Kalyonlar ve Kadırgalar

# Kalyonlar ve Kadırgalar

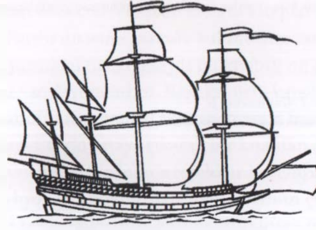
John F. Guilmartin, Jr.

Çeviri: Ali Özdamar





Kitap YAYINEVİ



# KALYONLAR VE KADIRGALAR

John F. Guilmartin, Jr.

Çeviri: Ali Özdamar

*Kadırgalar ve Kalyonlar*
John F. Guilmartin, Jr.

Kitap Yayınevi – 225
Başvuru Kitaplığı Dizisi – 12


Kaynak eser
*Galleons and Galleys*
İlk basımı 2002


Çeviri
Ali Özdamar

Yayına hazırlayan
Nihal Boztekin

Kapak tasarımı
Ersu Pekin

Kapak resmi
Bir Deniz Savaşı, muhtemelen 1596 Cadiz Savaşı,
Hendrick Corneliz Vroom (1566-1640)
özel koleksiyon/Bridgeman Art Library

Baskı ve cilt
Mas Matbaacılık A.Ş.
Kâğıt Hane Binası
Hamidiye Mahallesi,
Soğuksu Caddesi no. 3
34408 Kâğıthane
Sertifika no. 12055
t: 0212 294 10 00
f: 0212 294 90 80
E: info@masmat.com.tr

1. basım
Eylül 2010

ISBN 978-605-105-048-5

Yayın yönetmeni
Çağatay Anadol

Kitap Yayınevi Ltd.
Kâğıt Hane Binası
Hamidiye Mahallesi,
Soğuksu Caddesi no. 3/1
34408 Kâğıthane İstanbul
Sertifika no: 12348
t: 0212 294 65 55
f: 0212 294 65 56
e: kitap@kitapyayinevi.com
w: www.kitapyayinevi.com



# Teşekkür

Yıllarca, bir sonraki kitabımın Rönesans dönemi deniz savaşları üstüne olacağını düşündüm; ama araya Vietnam, 1991 Körfez Savaşı ve tekrar Vietnam'la ilgili kitaplar girdi. Eğer Sir John Keegan, Cassell Yayınevi'nin Savaş Tarihi dizisine katkıda bulunmamı istemese ve *Kalyonlar Kadırgalar* başlığı altında bir kitap yazmamı önermeseydi bu kitabın ne zaman ve nasıl yazılacağını –yahut yazılıp yazılmayacağını– söyleyemezdim. Başlıkta üstü kapalı olarak ifadesini bulan, iki apayrı, ama birbiriyle bağlantılı savaş gemisi tipinin tasarım bakımından nasıl bir evrim geçirdiğini işleme fikri, bunu başka türlü ortaya çıkacak bir kitaptan çok daha farklı ve daha iyi bir kitap haline getiriyordu; bu nedenle Sir John'a teşekkür borçluyum.

Bu kitap savaşlarla savaşçıları konu alıyor. Bu ikisine dair bildiklerimin çoğunu sezgisel düzeyde –savaşta tüm zarlar atıldığında bir tek sezgilerinize güvenebilirsiniz– 1956-1966 arasında ve 1975'te Güneydoğu Asya'da Amerikan Hava Kuvvetleri kurtarma helikopteri pilotu olarak birlikte çalıştığım kimselerden öğrendim. Modern savaşın deneyimlerinden yola çıkarak, eleştiri süzgecinden geçirmeden daha önceki dönemler üstüne akıl yürütülemez, ama belirli temel değişkenler aynıdır: Emirlere ne zaman itaat edilip ne zaman edilmeyeceğini bilmek; insanlara ve önemli şeylere sadık kalmak; mizah duygusunu yitirmemek; donanımını, genel havayı ve kendi sınırlarını kavramak. Bu şeyler hakkında birçok bilgiyi beraber uçtuğum ve savaştığım kişilerden edindim. İzleyen sayfalarda da bu anlayışın yansıyacağını umut ediyorum. Herkese teşekkürler.

Geoffrey Parker vaktini ve öğütlerini cömertçe bana hasrederek, beni utanılacak durumlardan birçok kez kurtardı. Astsubay Kıdemli Başçavuş John Sims (ABD İhtiyat Kuvvetleri), İnebahtı Muharebesi'ne başka bir gözle bakmamı sağladı. İtalyan Deniz Kuvvetleri'nden emekli Tuğamiral Tiberio Moro; Claudia Fogu; Christopher Reed; Peter Pierson; Paraşütlü Kurtarma Timi'nden Bill Kelsey; Douglas St. Pierre; ABD Deniz Kuvvetleri'nden Yüzbaşı Tom Schmidt; Luis Filipe Marques de Sousa; David Wittner; Kore Deniz Kuvvetleri'nden Yarbay Duk-Hyun Cho; Kore Kara Kuvvetleri'nden Binbaşı Il-Song Park ve Matthew Keith, hepsi paha biçilmez ölçüde destekte bulundu.

Cassell'dan Penny Gardiner editörümdü; daha iyisini hayal edemiyorum. Onun saygı uyandıran ehliyeti ve iyi mizacı işimi kolaylaştırdı ve daha eğlenceli kıldı. Aramızda doğal bir uyum vardı: İkimiz de *basilisk*'lerden[1] hoşlanıyorduk! Malcolm Swanston'ın haritacılığı, Elaine Willis'in sanat araştırması ve Martin Hendry'nin sayfa düzeni becerileri kitabı güzel bir nesneye dönüştürdü.

Nihayet, iyi bir Prusyalı olup savaşı ve savaşçıları pek çok kimsenin anlayacağından ya da anlamak isteyeceğinden daha iyi anlayan karım Hannelore'ye, kitabı sona erdirmem için gereken destek ve kararlılığı sunduğu için şükran borçluyum.

John Guilmartin
Columbus, Ohio

1 Tunçtan yapılan bir çeşit erken dönem savaş topu –ç.n.



# İçindekiler



Barbaros'un altın çağında seyir halinde savaş kadırgaları (sol üstte), karavela (sağ üstte) ve karaka/barçalar (ortada ve altta).

## Harita Listesi

# Kronoloji

1582 Ekim'inden sonraki tarihler Gregoryen takvimine göre belirtilmiştir.

| | |
|---|---|
| 1253-1284 | Birinci Venedik-Ceneviz Savaşı. |
| 1274, 1281 | Çin'in Moğol hanedanı Yüan'ın Japonya'yı istila girişimleri başarısız kaldı. |
| 1282-1302 | Sicilya Akşam Duası Savaşı; Aragon önemli bir deniz gücüne dönüştü. |
| 1284 | Meloria Muharebesi; Cenova, Piza'yı deniz gücü olarak tasfiye etti. |
| 1293-1299 | İkinci Venedik-Ceneviz Savaşı. |
| y. 1327 | Avrupa'da ilk barutlu silahlar. |
| 1337 | Yüz Yıl Savaşı'nın başlaması. |
| 1340 | 24 Haziran: Sluys Muharebesi'nde İngiliz deniz zaferi. |
| 1350-1355 | Üçüncü Venedik-Ceneviz Savaşı. |
| 1368 | Ming hanedanı Yüan hanedanını devirdi, Çin üzerinde denetimi pekiştirdi. |
| 1368-1369 | Hansa Birliği Danimarka-Norveç'i alt etti. |
| 1377-1382 | Dördüncü Venedik-Ceneviz Savaşı, Chioggia Savaşı. |
| 1405-1434 | Hadım Amiral Cheng Ho'nun komutasındaki Çin hazine donanmaları yedi kez Hint Okyanusu'na yelken açtı. |
| 1435 | Ming hanedanı deniz ticaretine yasaklama getirdi; hazine donanmaları dağıtıldı. |
| 1453 | 29 Mayıs: Konstantinopolis "Fatih" Sultan Mehmed'in eline geçti. |
| 1463-1479 | Osmanlı-Venedik Savaşı; Venedik Negroponte'yi (1470) ve Yunanistan'daki topraklarının çoğunu kaybetti. |
| 1480 | 23 Mayıs-17 Ağustos: Osmanlıların başarısız Rodos Kuşatması; |
| " | Ağustos: Osmanlılar İtalyan çizmesinin topuğundaki Otranto'yu fethetti. |
| 1481 | 3 Mayıs: II. Mehmed'in ölümü; Şehzade Bayezid ile Cem arasında taht kavgası. Yenik düşen Cem önce Mısır'a, sonra Rodos'a kaçtı. |
| 1492 | Kolomb Yeni Dünya'ya ulaştı; İspanya'nın denizaşırı imparatorluğunun başlangıcı. |
| 1494 | Fransa Kralı VIII. Charles, İtalya'yı istila ederek İspanya'nın müdahalesine yol açtı; İtalya Savaşları (1494-1559) başladı. |
| 1498 | Vasco da Gama geleneksel baharat rotasını kullanmadan Hindistan'a ulaştı. |
| 1499-1503 | Osmanlı-Venedik Savaşı; Sapienza'daki (Burak Reis Adası, 12 Ağustos 1499 ve ertesi yaz) sonuçsuz donanma eylemleri Venedik'in geride kalan Yunan üslerini kaybetmesini doğurdu. |

| | |
|---|---|
| 1503 | Şubat: Vasco da Gama'nın Malabar kıyısında bir Müslüman donanmasına karşı kazandığı zafer, Portekiz'i Hint Okyanusu'nda en üstün güç kıldı. |
| 1508-1509 | Bir Memlûk donanması Hindistan'ın batı kıyısına ulaşarak 1508'de Chaul'da Portekizlileri alt etse de ertesi yıl Diu'da yok edildi. |
| 1508 | Cambrai Birliği: Kutsal Roma [Cermen] İmparatorluğu, Fransa ve Aragon, Venedik'e karşı birleşti. |
| 1510 | Affonso d'Albuquerque, Goa'yı ele geçirerek Portekiz'e Hint Okyanusu'nda sürekli bir üs sağladı. İspanya Trablusgarp'ı ve Cezayir limanını denetleyen Peñon'u zapt etti. |
| 1511 | Portekiz Malakka'yı aldı. |
| 1513 | Nisan: Fransa, Brest Roads'ta İngiltere'yi yendi; merkezi eksen üstünde baş topuyla silahlandırılmış kadırgalar ilk defa sonuç alıcı bir şekilde kullanıldı. |
| 1515 | Portekizliler Hürmüz'ü ele geçirdi. |
| 1516 | I. Karl, Aragonlu Ferdinand'dan İspanyol tahtını devraldı. |
| 1517 | Sultan I. Selim Mısır'ı fethetti. Portekiz'in, Mekke'nin limanı Cidde'yi alma girişimi başarısız oldu. |
| 1519 | İspanya Kralı I. Karl, V. Carlos olarak Kutsal Roma [Cermen] İmparatoru seçildi. |
| 1521 | 21 Ağustos: Tenochtitlán, Hernán Cortez'in eline geçti, böylece Meksika V. Karl'ın imparatorluğuna dahil oldu. |
| 1522 | 25 Haziran-21 Aralık: Rodos Kuşatması: Sultan I. Süleyman, St. Jean Şövalyeleri'ni Rodos'tan kovarak Hıristiyanlığı Doğu Akdeniz'deki son ileri karakolundan da mahrum etti. |
| 1528 | Andrea Doria, Cenova'nın bağlılığını Fransa'dan İspanya'ya devretti. |
| 1529 | 23 Eylül-14 Ekim: I. Süleyman'ın Viyana Kuşatması başarısızlığa uğradı; Osmanlı, Batı Avrupa'daki karasal genişlemesinin uç noktasına vardı. |
| | 27 Mayıs: Barbaros Hayreddin, Cezayir'in Peñon Adası'nı ele geçirdi. |
| 1530 | V. Carlos, Malta ve Trablusgarp'a St. Jean Şövalyeleri'ni yerleştirdi. |
| 1532 | Andrea Doria, Güney Yunanistan'daki Koron'u zapt etti. |
| | 16 Kasım: İmparator Atahualpa'nın Francisco Pizarro tarafından yakalanması İnka İmparatorluğu'nun yıkılmasına ve Peru'nun V. Carlos'un topraklarına katılmasına yol açtı. |
| 1533 | Barbaros kaptan paşalığa tayinini kabul etmek üzere İstanbul'a geldi. |
| 1534 | Barbaros, Koron'u geri aldı. |
| 1535 | 21 Temmuz: V. Carlos'un komutasındaki büyük bir Habsburg seferinde Tunus düştü. |



| | |
|---|---|
| 1537 | Nisan-Mayıs: Osmanlılar Venedik'e saldırıp Güney İtalya'ya akın düzenledi; İspanya ve Papa, Venedik'le Kutsal İttifak kurdu. |
| | 18 Ağustos-6 Eylül: I. Süleyman'ın Korfu Kuşatması başarısız kaldı. |
| 1538 | 28 Eylül: Preveze Muharebesi; Barbaros, Andrea Doria'nın komutasındaki bir Habsburg-Venedik donanmasını yenerek Türkleri denizde inisiyatif sahibi kıldı. |
| 1540 | Venedik-Osmanlı Barış Antlaşması. |
| 1541 | 24-26 Ekim: V. Carlos'un Cezayir kentine karşı açtığı deniz seferi şiddetli bir fırtınayla perişan oldu. |
| 1542-1524 | Barbaros donanmasıyla Batı Akdeniz'i kasıp kavurarak 1543-1544 kışını Toulon'da geçirdi. |
| 1543 | İngiltere dökme demirden ilk topu imal etmeyi başardı. |
| 1545 | 19 Temmuz: Portsmouth açıklarındaki İngiliz-Fransız deniz muharebesi sonuçsuz kaldı; bu, 1588'deki Armada'ya kadar en büyük donanma eylemiydi. |
| 1547 | Peru'da zengin gümüş yatakları keşfedildi; bunun sonucu elde edilen sikke kaynağı Habsburgların stratejik tasarılarını 1700'lere kadar finanse etti. |
| 1551 | Türkler Trablusgarp'ı aldı. |
| 1555 | V. Carlos tahttan çekilerek İspanya'daki topraklarını II. Felipe'ye bıraktı. |
| 1559 | 3 Nisan: İtalya Savaşları Câteau-Cambrésia Antlaşması'yla son buldu ve İspanya'nın İtalya üstündeki hegemonyası onaylandı. |
| 1560 | 11 Mayıs: Cerbe Muharebesi; Gian Andrea Doria'nın komutasındaki Habsburg donanması Piyale Paşa'nın emrindeki Osmanlılar tarafından alt edildi. |
| 1563-1570 | Kuzey Avrupa'da Yedi Yıl Savaşı; İsveç Danimarka'yı yendi, Lübeck Baltık'ta hâkim güce dönüşecekti; ilk modern deniz muharebesi yapıldı. |
| 1565 | 18 Mayıs-11 Eylül: Osmanlıların Malta Kuşatması başarısız oldu; bu, Hıristiyanlık adına önemli bir savunma zaferiydi. |
| 1567 | İspanyol yönetimine karşı Felemenk direnişi; Alba Dükü'nün Protestanlığı baskı altına alması silahlı bir ayaklanmayla sonuçlandı. |
| 1568 | 25 Aralık: İspanyol Mağribilerinin isyanı 1570 Eylül'üne kadar bastırılamadı. |
| 1570 | Nisan: Venedik, Kıbrıs'ı devretmesine ilişkin Osmanlı taleplerini geri çevirdi. |
| | 1 Temmuz: Türkler Kıbrıs'ı istila etti; Lefkoşe 9 Eylül'de düştü. |
| | Mayıs: II. Felipe, Venedik ve Papalık'ın Türklere karşı acil güç birliği isteklerini kabul etti. |
| | 15 Eylül: Türkler, Kıbrıs'taki son Venedik mevzii olan Magosa'yı kuşattı. |

| | |
|---|---|
| 1571 | 23 Ocak: Venedik yardım kuvveti Magosa'ya ulaştı. |
| | 24 Mayıs: İspanya, Venedik ve Papa Kutsal İttifak'ı resmen onayladı. |
| | 1 Ağustos: Magosa Türklere teslim oldu. |
| | 7 Ekim: İnebahtı Muharebesi; Müezzinzade Ali Paşa'nın emrindeki Türk donanması, Avusturyalı Don Juan'ın komutası altındaki Hıristiyanlar tarafından ezildi. |
| 1572 | Nisan-Mayıs: İngiliz limanlarından kovulan Felemenkli "resmi" korsanlar, Hollanda'da birtakım üsleri ele geçirdi ve Alba Dükü'nün başarılarını tersine çevirerek ayaklanmaya yeni bir ivme kazandırdı. |
| | 7-10 Ağustos: Kılıç Ali Paşa'nın komutasındaki yenilenmiş Osmanlı donanmasının, Colonna ve Foscarini'nin önderlik ettiği kısmi bir müttefik donanmasıyla Cerigo/Çuka açıklarında girdiği çatışmalar sonuçsuz kaldı. |
| | 17 Eylül-7 Ekim: Kutsal İttifak'ın Don Juan'ın emrindeki tam kadro donanmasıyla karşı karşıya kalan Kılıç Ali, Koron'un toplarının korumasına sığındı. |
| 1573 | 5 Mart: Venedik-Osmanlı Barış Antlaşması; Kutsal İttifak'ın dağıtılması. |
| | Ekim: Don Juan'ın komutası altındaki Habsburg donanması Tunus'u zapt etti. |
| 1574 | 24 Ağustos-13 Eylül: Kılıç Ali'nin emrinde İstanbul'dan yola çıkan büyük bir Osmanlı donanması, Tunus kentini ve dışındaki İspanyol hisarı La Golleta'yı [Halku'l-vâd] yeniden ele geçirdi. |
| 1578 | 4 Ağustos: Fas, Kasrü'l-Kebir'de Portekiz kraliyet ordusu karşısında zafer kazandı; Kral Sebastião'nun ölümü üzerine Portekiz tahtı kocamış Kardinal Enrico'ya kaldı. |
| 1580 | Şubat: Kardinal Enrico'nun ölümü II. Felipe'yi Portekiz tahtının vârisi kıldı. |
| | 18 Temmuz: Alba Dükü'nün komutasındaki İspanyol kuvvetleri Lizbon'u aldı ve tahtta hak iddia eden Dom Antonio'yu sürgüne gönderdi. Azorlar hariç tüm Portekiz sömürgeleri İspanyol yönetimini kabul etti. |
| | Ağustos: İspanya-Osmanlı Ateşkes Antlaşması. |
| 1582 | 26 Temmuz: Punta Delgada Muharebesi; Àlvaro de Bazán, Philip Strozzi'nin emri altındaki bir Fransız donanmasını yenerek Azorlar'ın denetimini İspanya'ya verdi. |
| 1583 | Bazán, Terceira'yı alarak Azorlar'daki son Fransız-Portekiz direniş mevzilerini alt etti. |
| 1585 | Mayıs: İspanya limanlarında Kuzey Avrupa gemilerine el konulması, İngiltere kraliçesi Elizabeth'e *casus belli* [savaş sebebi] sağladı. |
| 1587 | 29 Nisan-1 Mayıs: Drake'in komutasındaki İngiliz donanması Cádiz'e baskın yaparak İspanyol kumanyaları ile gemilerine ciddi zarar verdi. |



| | |
|---|---|
| 1588 | 30 Mayıs: "Görünmez" Armada Lizbon'dan yelken açtı. |
| | 19-20 Haziran: Armada bir fırtınayla dağıldı ve 21 Temmuz'a kadar kalacağı Coruña'ya sürüklendi. |
| | 30 Temmuz: Armada Manş Denizi'ne girdi. |
| | 6 Temmuz: Armada Calais açıklarında demirledi, ama Parma Dükü'yle randevusunu kaçırdı; ertesi gece ateş gemileri tarafından dağıtıldı ve kuzeye sürüldü. |
| 1591 | Toyotomi Hideyoshi Japonya'yı birleştirdi. |
| 1592 | 23 Mayıs: Japonlar Pusan'ı zapt etti, Hideyoshi'nin orduları 11 Haziran'da Seul'e, 26 Temmuz'da Pyongyang'a ulaştı. |
| | 3 Haziran: Amiral Yi Sun-sin'in komutası altındaki Kore bahriyesi Japonlara bir dizi yenilginin ilkini tattırdı. |
| | 1 Ağustos: Hansan Boğazı Muharebesi; Yi, kıyıyı Japon gemilerinden temizledi. 21 Ekim'e gelindiğinde Japonları Pusan'da ablukaya almıştı. |
| 1593 | Ming ordusu Kore'ye müdahale etti; ikmal hatları kesilen ve açlıkla yüz yüze gelen Hideyoshi'nin generalleri ateşkes çağrısında bulundu. Ekime gelindiğinde de Pusan'da küçük bir garnizon dışında Kore'yi boşalttılar. |
| 1596 | Haziran-Temmuz: İngiliz donanması Cádiz'i zapt etti; kalyonlar ilk kez kendi karasularında ağır silahlı kadırgalarla tanıştı. |
| 1597 | Ağustos: Hideyoshi'nin kuvvetleri Kore'yi yeniden istila ederek Amiral Yi'nin yokluğunda Kore bahriyesini alt etti. |
| | Ekim: Tekrar iktidara gelen Yi durumu tersine çevirdi; yılın sonuna gelindiğinde Japonları Pusan'da kuşatmıştı. |
| 1598 | İspanya Kralı III. Felipe, Felemenk gemileri üzerindeki ambargoyu sıkılaştırdı; Felemenkliler buna Doğu Hint Adaları ve Amerika kıtasıyla doğrudan ticaret yaparak karşılık verdi. |
| | Eylül: Hideyoshi öldü; Japonlar Çinlilerle Kore'den çekilmeyi müzakere etti. |
| | 16 Aralık: Noryang Muharebesi; Yi'nin komutasındaki Kore donanması Japon tahliye konvoyunun yolunu keserek muazzam zayiat verdirdi. |
| 1602 | Vereeningde Ost-Indische Compagnie, VOC ya da Felemenk Doğu Hint Kumpanyası'nın birleşmesi. |
| 1604 | İngiltere ve İspanya silahlı çatışmalara son verdiğini açıkladı. |
| 1605 | Felemenkliler Baharat Adaları'nı istila etti. |
| 1607 | 25 Nisan: Cebelitarık Muharebesi: Boğaz Muhafız Birliği'nin kalyonları, Felemenk ve İspanya elçilerinin Hollanda'da bir ateşkes antlaşmasını görüşmesinden hemen sonra Felemenkliler tarafından yok edildi. |
| 1609 | 9 Nisan: İspanya ile Hollanda arasında On İki Yıl Ateşkes Antlaşması başladı; III. Felipe aynı gün Mağribilerin İspanya'dan kovulmasını emretti. |

| | |
|---|---|
| 1615 | 17-18 Temmuz: Felemenkliler Peru kıyılarının açığındaki Canete'de zafer kazandı; bu, Pasifik'teki ilk Avrupa donanması eylemiydi. |
| 1621 | On İki Yıl Ateşkes Antlaşması sona erdi; Felemenk Batı Hint Kumpanyası (WIC) birleşti. |
| 1622 | İngiltere, İran şahıyla işbirliği halinde Hürmüz'ü Portekizlilerden aldı. |
| 1624 | Mayıs: WIC, Portekiz Brezilya'sının başkenti Bahia'yı zapt etti; Habsburglar ertesi yıl kenti geri aldı. |
| 1628 | 8 Eylül: Piet Heyn'in komutası altındaki bir WIC donanması, Matanzas Körfezi'nde (Küba) İspanyol hazine donanmasının tamamını ele geçirdi. |
| 1630 | WIC Brezilya'nın şekerkamışı yetiştiren varlıklı Pernambuco eyaletini zapt etti. |
| 1631 | 12 Eylül: Abrolhos Muharebesi; Antonio de Oquendo'nun komutasındaki İspanyollar Brezilya açıklarında bir WIC donanmasını yendi; bu, karadan çok uzakta yapılan ilk önemli deniz muharebesiydi. |
| 1635 | Fransa Otuz Yıl Savaşı'na girdi. |
| 1638 | 22 Ağustos: Fransız donanması İspanya'nın kuzey sahilindeki Guetaria'da İspanyolları alt etti. |
| 1639 | 15 Eylül: Maarten Tromp'un komutası altındaki Felemenkliler, Oquendo'nun emrindeki çok daha büyük bir İspanyol donanmasını Flaman kıyıları açığında kovarak "pruva hattı"[1] taktiğinin potansiyelini gösterdi. |
| | 21 Ekim: Tromp'un komutasındaki Felemenkliler, Downs Muharebesi'ndeİspanya'ya acı bir yenilgi tattırdı. |
| 1640 | Katalonya ve Portekiz, İspanyol yönetimine başkaldırdı. |
| 1641 | Felemenkliler sekiz yıllık bir ablukadan sonra kuşatma yoluyla Malakka'yı aldı. |
| 1643-5 | Danimarka ile İsveç arasındaki deniz savaşı sonuçsuz kaldı. |
| 1645 | 24 Haziran: Venedik limanlarından hareketle eylemlere girişen Hıristiyan korsanlarının kışkırtması üzerine Osmanlılar Girit'i istila etti. |
| 1646 | Türkler Resmo'yu ele geçirdi ve Girit'teki ana Venedik mevzii olan Kandiye'yi abluka altına aldı. |
| 1647 | Venedik'in Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alma çabalarının ilki; 1655, 1656 ve 1657'de donanmaların zafer kazanmasıyla sonuçlanan bu savaşlar, Akdeniz'de kadırgaların –giderek azalsa da– önemli bir rol oynadığı son büyük deniz muharebeleriydi. Türkler sonunda boğazları tahkim ederek üstünlüğü ele geçirdi ve Venediklilerin yeni denizlere ulaşmalarını engelledi. |
| 1648-53 | Fransa'da iç savaş (La Fronde) başladı; ülke isyancı soylular tarafından kargaşaya sürüklendi. |



| | |
|---|---|
| 1648 | Companhia Geral do Comércio do Brasil (Brezilya Ticaret Kumpanyası) WIC'e karşı koymak üzere Lizbon'da görevlendirildi. |
| | Ocak: Hollanda Ayaklanması Münster Barışı'yla sona erdi. |
| | 24 Ekim: Otuz Yıl Savaşı Vesfalya Antlaşması'yla son buldu ve bu şekilde din, Avrupa'da başlıca savaş nedeni olmaktan çıktı. |
| 1652-4 | Birinci Anglo-Felemenk savaşı başladı; deniz savaşlarında savaş gemileri ile pruva hattı taktiklerinin hâkim olduğu yeni bir çağın doğuşuna tanık olundu. |
| 1654 | Brezilya'da son Felemenkli plantasyon sahipleri de teslim oldu. |
| 1659 | Pirene Barışı imzalandı; Fransa ile İspanya arasında düşmanca eylemler son buldu. |
| 1668 | İspanya Portekiz'in bağımsızlığını kabul etti. |
| 1669 | Ağustos: Venedik Kandiye'yi Osmanlılara bırakarak Girit Savaşı'nı fiilen sona erdirdi. |



# GİRİŞ

## KADIRGA ÇAĞI, KALYON VE AVRUPA'NIN DÜNYA HEGEMONYASI

Soldaki Ayrıntı: 1340 Sluys Muharebesi'ni tasvir eden, neredeyse dönemle çağdaş resimli bir yazmada, barut öncesi çağdaki deniz savaşlarının karakteri canlı bir şekilde yansıtılır: Kesici silahlar, oklar ve arbaletlerle ahşap küpeştelerin güvenilmez korumasına sığınılarak verilen bir savaştır bu. Savaşçıların abartılmış büyüklüğü ve zırhlı silahşorların ön plana çıkması, yakın dövüşte sivrilen şövalyelik dönemi seçkinlerinin Avrupa'daki sosyal ve askeri üstünlüğünü yansıtır. Gemiler cog veya kuka sınıfındandır.

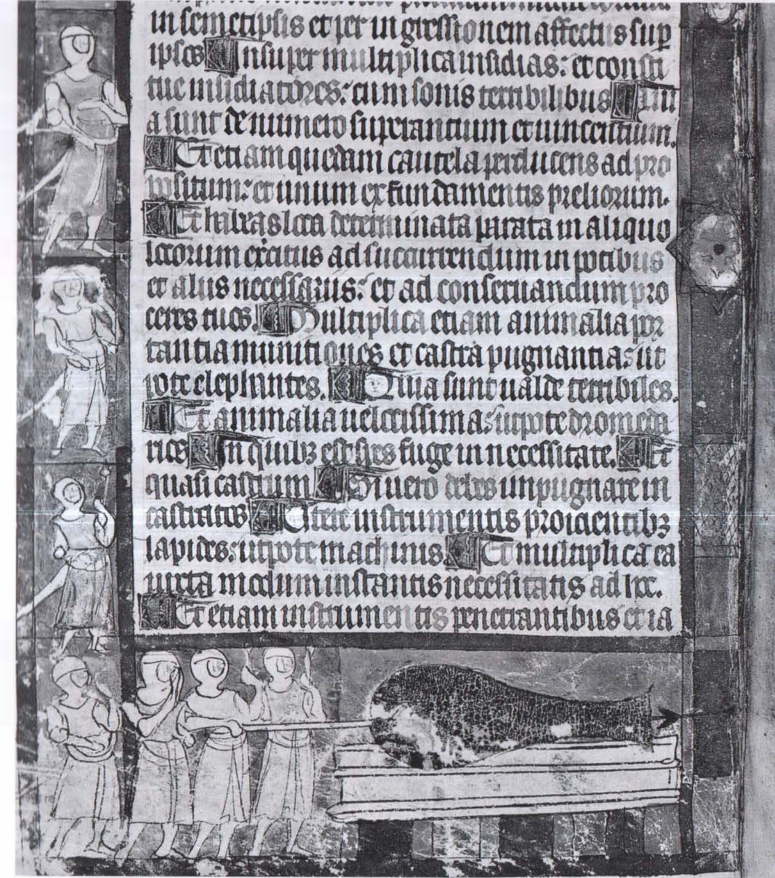
# KADIRGA ÇAĞI, KALYON VE AVRUPA'NIN DÜNYA HEGEMONYASI



Bir 12. yüzyıl Sicilya yazmasında Rum ateşiyle silahlanmış bir Bizans *dromon*'u. Rum ateşi başka hiçbir yanıcı maddeye benzemeyen özellikteydi. Suyla temas ettiğinde tutuşuyordu ve söndürülmesi adeta olanaksızdı.

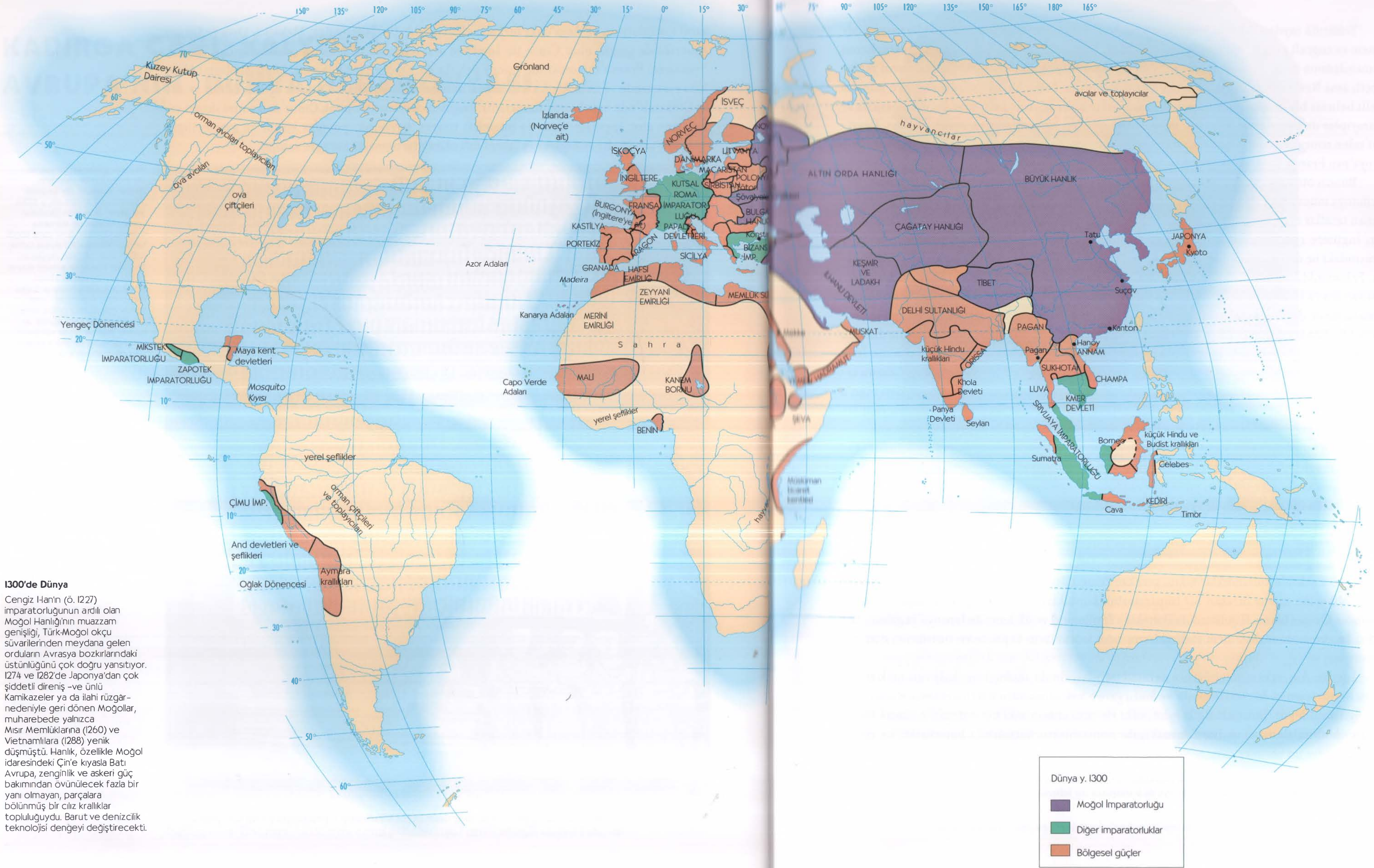
İnsanlık 16. yüzyılın sonunda deniz savaşlarında bir devrimin başlangıcına tanıklık ediyordu. Bu bir Avrupa devrimiydi, bununla birlikte söz konusu tezin anlamlı olması için Osmanlı Türklerini de Avrupalı diye sınıflandırmamız gerekir; ayrıca Japonya ile Kore'yi de dikkate almak zorundayız. Ne var ki bu, öyküde ileriye doğru sıçramak olur. Uzun süredir oluşum halinde bulunan, ama başladığı anda şaşırtıcı bir hızla gelişen bir devrimdi bu. İtici gücü barut, ana etkenler kadırga ve kalyondu. Akdeniz'de başlayan, ardından tüm yerküreyi sarmadan önce dikkat çekici bir hızla Kuzey Atlantik ile Baltık'a yayılan bu devrim, askeri ve iktisadi gücün esaslı bir şekilde yeniden dağılımına yol açıyor ve bugün içinde yaşadığımız dünyanın siyasi temellerini atıyordu.

Devrimin derin etkileri, güç dengesindeki geçici değişikliklerle ya da jeopolitik terminolojiyle ifade edersek, dünya hegemonyasının devredilmesiyle sınırlı değildi. Sonuçlar en temel düzeyde dünyanın dilbilimsel bir haritasında görülebilir. Söz konusu devrim başladığında İberya'nın Atlantik kıyısında, Azorlar'da, Madeira Adası'nda ve Afrika'nın bir avuç ticaret istasyonunda Portekizce konuşulmaktaydı; İspanyolca Orta ve Güney İberya'da, bir de Kanarya Adaları'nda konuşuluyordu; Fransızca, Fransa ile bitişiğindeki Hollanda ve İsviçre'yle, İngilizce ise Britanya Adalarıyla sınırlıydı. Bugün Portekizce, Brezilya'nın, Güney Afrika'nın kimi kısımlarının ve Asya'daki birkaç enklavın[1] dilidir. İspanyolca, Meksika, Orta ve Güney Amerika'da yaygın olup Çince ile İngilizce'den sonra dünyanın en çok konuşulan dilidir. Fransızca, Fransa'nın ötesinde Güney Belçika'da, Quebec'te (Kanada), Louisiana'nın (ABD) bazı yerlerinde ve Orta Afrika'nın büyük bölümünde yönetim ile yüksek eğitim dilidir ve eski Çinhindi'nde hâlâ konuşulmaktadır. İngilizce bir anadil olarak Çince'den sonra ikinci sırada yer alır. İngilizce daha da önemlisi ticaret, havacılık, popüler kültür ve gazeteciliğin uluslararası dilidir ve dünyanın ikinci dili olarak tartışmasız bir yere sahipti.



Bir topu gösteren en eski iki tasvirden biri bir yazmada (British Museum, *De Secretis Secretorum Aristotelis*, y. 1326) yer alıyor; diğerinde (Bodleian Library, Walter de Milimete yazması) benzer, ama daha küçük bir top görünüyor. Falyaya tatbik edilen sıcak bir telle ateşlenen top, aşırı büyük bir arbalet okuna benzeyen bir mermi atıyor. Böyle parçaların mekanik toplar karşısındaki avantajları -eğer varsa- çok az olsa gerek, ama barutlu silahlar karşı ağırlıklı ve germe ilkesine dayalı silahların sahip olmadığı bir çok hususta yeni gelişmelere açıktı.

1 Bir ülkeye ait olup çepeçevre ya da üç tarafı başka bir ülkenin topraklarıyla çevrili kara parçası anlamında bir siyasi coğrafya terimi (sayfa 22'de) –ç.n.




**1300'de Dünya**

Cengiz Han'ın (ö. 1227) imparatorluğunun ardılı olan Moğol Hanlığı'nın muazzam genişliği, Türk-Moğol okçu süvarilerinden meydana gelen orduların Avrasya bozkırlarındaki üstünlüğünü çok doğru yansıtıyor. 1274 ve 1282'de Japonya'dan çok şiddetli direniş –ve ünlü Kamikazeler ya da ilahi rüzgâr– nedeniyle geri dönen Moğollar, muharebede yalnızca Mısır Memlûklarına (1260) ve Vietnamlılara (1288) yenik düşmüştü. Hanlık, özellikle Moğol idaresindeki Çin'e kıyasla Batı Avrupa, zenginlik ve askeri güç bakımından övünülecek fazla bir yanı olmayan, parçalara bölünmüş bir cılız krallıklar topluluğuydu. Barut ve denizcilik teknolojisi dengeyi değiştirecekti.

Yukarıda sayılan dillerin bunları konuşanların deniz savaşlarındaki başarıları sayesinde önem ve coğrafi yaygınlık kazandığını söylemek, bilineni ilan etmek olur. Ancak resim henüz tamamlanmış değil. Felemenkliler 17. yüzyılda küresel egemenler olarak İberyalıların yerine geçti; ama New York'ta sokak adları ve Güney Afrika'da başta Afrikaans[2] olmak üzere yalnızca belli belirsiz bir lengüistik iz bıraktılar. Fransızlar kadırgalar ile kalyonlar çağında Asya'da ve Karayipler'de lengüistik sıçrama tahtaları oluşturdu; ama Afrika'ya ancak Sanayi Devrimi'nden sonra ulaştılar. İngilizce en çok, 1756'dan 1763'e kadar süren Yedi Yıl Savaşı'nda Britanya'nın Fransa karşısındaki zaferinden sonra yaygınlık kazandı.

Bunun ötesinde, dilbilimsel alıştırmamız Avrupa karasularındaki savaşların küresel hegemonya mücadelesi açısından önemsiz olduğunu akla getiriyor; buna göre bu mücadelede kazanan taraflar önceden belirlenmişti. Oysa bu görüşlerin ikisi de savunulabilir olmaktan uzaktır. İngiltere 1585-1603 arasında İspanya'nın fetihlerine karşı direndi, ardından 1652-1674 arasındaki üç deniz savaşından sonra küresel hegemonyayı Felemenklilerin elinden söküp aldı. Felemenklilere gelince, ancak 1567'den 1648'e kadar süren seksen yıllık şiddetli bir çatışmadan sonra Habsburg İspanya'sından bağımsızlıklarını kazandıklarında dünya hegemonyasına kavuştu; denizdeki zaferler burada üstünlüğün sağlanmasında temel –herhalde en temel– unsurdu. Söz konusu mücadele başladığında, İspanya Akdeniz'deki genişlemesini durdurmak için Osmanlılarla açık uçlu bir çatışmaya tutuşmuş, savaşı Venedik, Papa ve İspanya'nın İtalyan sömürgelerinin yardımıyla kazanmıştı. Venedik'e gelince, 1378-1381 arasında Cenova tarafından neredeyse mecalsiz bırakılmış; 1463'ten 1479'a, 1499'dan 1503'e ve 1537'den 1540'a kadar süren Osmanlı saldırılarını atlatmış, ayrıca 1509'da İtalya'daki düşmanlarının yani İspanya, Habsburg Almanya'sı ve Valois Fransa'sının ortak kara saldırısını savuşturmuştu.

Bütün bunlar kıl payı kazanılan mücadelelerdi –özellikle Venedik'in ayakta kalması inanılmaz bir şeydi– ve galipler başka olsaydı dünyamız da şimdi çok farklı olurdu. Osmanlı Türklerinin, pekâlâ başka yerde sarf edilebilecek Habsburg ve Venedik kaynaklarını aşırı miktarda yuttuğunu da dikkate almalıyız ve şayet Osmanlıca ölü bir dilse, İtalyanca 15. yüzyıldaki doruğuna göre coğrafi olarak daralmış olsa da, hâlâ çok canlı bir dildir.

Dolayısıyla hem mağlupları, hem onların karşılaştığı acı derslerden yararlandıkları için özellikle galipleri dikkate almalıyız. Bu bakımdan Osmanlı Türkleri gerek barutu ve kadırgaları etkili bir şekilde kullandıklarından, gerekse Yemen'den Fas'a kadar uzanan ve Avrupa'yı istila tehlikesine maruz bırakan bir imparatorluk kurduklarından, olduğundan daha tehditkâr görünür. Osmanlıların Hindistan'da Portekiz'i frenlemeyi ve Akdeniz'de İspanya'ya galebe çalmayı becerememesi, bize hem kadırgaların, hem kalyonların kapasite ve sınırlarına dair çok şey söyler.

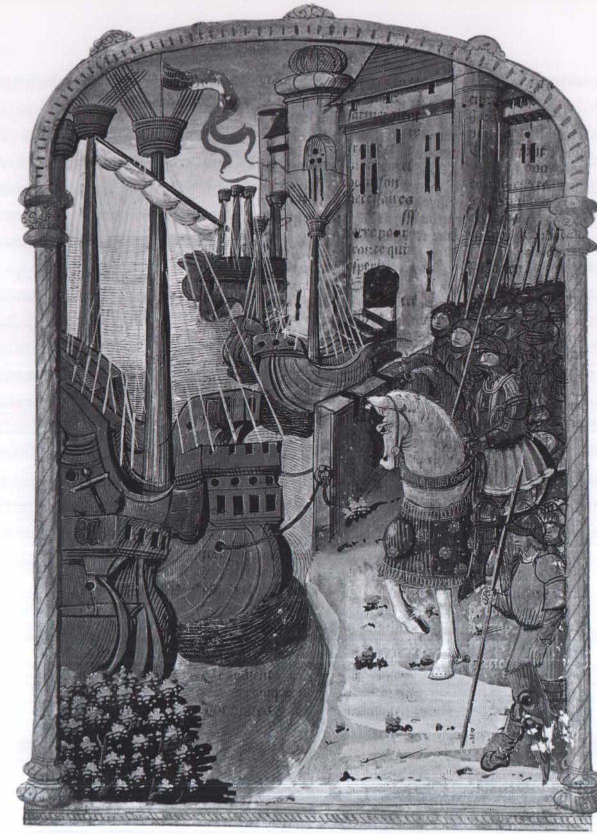
İngiliz-Amerikan geleneğinin temsilcisi olan deniz tarihçileri, kalyonu açık deniz gücü öngörüsünün bir enstrümanı ve kadırganın yok olmasının başlıca etkeni olarak görme eğilimindeydi. Bununla ilgili öykü, eski ile yeni arasındaki bir mücadele olarak tasvir edilir: Mahmuzlamak[3] ve bordalamak gibi yöntemlerin karşısında bataryalar[4] ve pruva

2 Hollandaca'nın, daha çok Hollanda'dan göç etmiş Avrupa kökenli beyazlar (Afrikaner) tarafından Güney Afrika ve Namibya'da konuşulan bir lehçesi –ç.n.

3 Eski tür savaş gemilerinde ileriye doğru uzanan, karşısındaki tekneyi batırabilen çıkıntı –ç.n.

4 Savaş gemilerinde borda topları ve bunların bulunduğu güverte parçası –ç.n.





Bir deniz yolculuğu için gemiye binmek üzere olan Avrupalı silahşorlar (Jean Froissart, *Chronicles*, geç 15. yüzyıla ait resimli bir edisyonundan). Silahşorların kompozisyon içinde taşıdığı önem, keza silahları ile donanımlarının tasvirindeki doğruluk ve piyadelerin açıkça görülen düşük konumları sanatçının sosyal önceliklerini yansıtıyor. Bunların aksine, gemiler ve liman tesisleri naif bir üslupla çizilmiş. Çanaklıklardaki sivri demir demetleri –demir savlecanlar– ise denizdeki savaşın doğası üstüne doğru bir yorum getiriyor.

hattı[5] taktikleri, muhafazakârlığın karşısında yenilik yer alır; kalyonunun kaçınılmaz olarak kazanacağı bir mücadeledir bu. Tanrıça Athena gibi kalyon da Zeus'un alnından bir 18. yüzyıl savaş gemisi olarak tam gelişmiş, ama olgunlaşmamış bir şekilde doğar ve şayet kendinden önceki her şeyi derhal yok etmediyse, bundan kesinlikle var olan tutucu zihniyeti ve yeniliğe gösterilen direnişi sorumlu tutmak gerekir. Gerçeklik daha karmaşıktı. Aslında söz konusu devrimi ateşleyen, ağır silahları etkin bir şekilde taşıyabilen ilk muharip gemi olan Akdeniz savaş kadırgasının gelişmesiydi. Dönemin itibar gören yelkenli muharip gemileri olan karakalara daha fazla ağır silah yerleştiriliyor, ama yine de bu tekneler ağır toplarla donatılmış kadırgalara karşı koyamıyordu. 1590'lara kadar kalyonlar, başa baş ge-

5 Gemilerin birbirinin ardı sıra gitmek için girdiği düzen –ç.n.

çen top düellolarında kadırgalara başarılı bir şekilde meydan okuyamıyor ve kadırga o tarihten sonra bile taktik gücünü koruyordu.

Kısaca, kalyon ile kadırganın öyküsü geleneksel yorumcuların bizi inandırmaya çalıştıklarından çok daha çapraşık ve çok daha ilginçtir. Bir de dramın içindeki oyunculara, Amiral Nelson'ın çağından değil de sahip oldukları bilgi ve tecrübe perspektifinden bakıldığında, kayda değer ölçüde ehil bir küme oluşturdukları görülür. İlerideki sayfalarda onları, yani komutan, denizci ve muharipleri, ayrıca zanaatlarıyla ilgili aletleri tasarlayan demirci, marangoz ve top dökümcülerini aklımızda tutacağız.

Sözünü ettiğimiz devrimin sonuna kadar nasıl yürüdüğünü anlamak için işe barutla başlamalıyız. Barut Avrupa'ya 13. yüzyılda Moğol istilaları sırasında Çin'den ulaştı, ya da bulgular bunu düşündürüyor. Baruta dair en erken tarihli Avrupa formülü 1200'lerin ortasından kalmadır (Roger Bacon'ın ünlü tarifi 1252 tarihlidir), Avrupa'da ateşli silahlara ilişkin en erken bulgular ise 1300'lere ya da biraz daha sonraki bir tarihe aittir ve kabaca İtalyan Rönesans'ının ilk kıpırtılarıyla çakışır. Yenilikler 1300'den önce Doğu'dan Batı'ya akıyordu: cebir, sıfır, ondalık sayılar, Arap rakamları, kâğıt, pusula ve barut. 1300 dolayındaki yıllara entelektüel bir durgunluk damgasını vuruyordu. Ondan sonra yenilikler, ilkin yavaş yavaş, çelik arbalet[6] ve dövme demirden çıpa gövdesi gibi görünüşte sıradan buluşlarla, ardından da artan bir hızla ve muazzam sonuçlar yaratarak Batı'dan Doğu'ya akmaya başlıyordu. Avrupalı demircilerin

İki kuka arasındaki deniz savaşının kayda değer bu gerçekçi tasviri, zırhın ve gemi tasarımının ayrıntılarına dayanılarak y. 1300-1320 arasına tarihlendiriliyor. Resimde, bordalama cenklerinde en belirleyici unsur olan yakın dövüşe verilen önem vurgulanıyor. Bununla birlikte, yaylarının büyüklüğü ve bunların kulaklarına kadar tam gerilmesiyle teşhis edilen uzun yaylı iki İngiliz okçusu, görünüşe bakılırsa çarpışmada önemli bir rol oynuyor.



6. Tatar yayı olarak da bilinen tetikli ve kundaklı yay –ç.n.



Çin'de uzun zamandır bilinen, ama daha az etkili kullanılan baruttan başarıyla çabucak yararlanması burada karakteristik bir örnek oluşturur.

İlk toplar güçsüz silahlardı; yay, arbalet ve çekme gücüne dayanan mancınıklara göre pek az bir üstünlükleri vardı. En önemli avantajları ise potansiyellerinde yatıyordu, çünkü barutlu silahların büyüklüğü ile gücü ve sonunda ortaya çıktığı üzere etkililiği çarpıcı bir şekilde artırılabiliyordu. Gel gelelim, entelektüel ve fiziksel engeller zorlu olduğundan bu bilgi ne apaçık göz önünde, ne kolayca erişilebilir haldeydi. Topların, özellikle büyük topların mermi yataklarını, aşırı zorlama, gerilim ve ısıya dayanacak şekilde imal etmek ortaçağ dökümcüsünün veya yüksek basınçlı buhar makinelerinin ortaya çıktığı ve Bessemer usulü çelik üretiminin başladığı çağda modern makine mühendisinin karşılaştığı en zor meseleydi. Barutlu silahların denizdeki tasarım ve kullanım sorunlarının karadakilerden çok farklı olması ve zor çözülmesi işleri daha da karmaşıklaştırıyordu.

Barutlu ağır savaş gereçlerinin gücünü deniz taşımacılığıyla birleştirmek gibi bir taleple karşı karşıya kalan Avrupalı gemi imalatçılarıyla top dökümcüleri iki çözüme ulaştı: Bunlardan birincisi, 1500'den hemen sonra ortaya çıkan topla donatılmış Akdeniz savaş kadırgası, ikincisi de aşağı yukarı otuz kırk yıl sonra sahneye çıkan tam gelişmiş kalyondu. Kadırga ile kalyon, alışap omurgaları, branda bezi yelkenleri, dövme demirden bağlantı gereçleri ve dökme bronzdan ağır silah donanımlarıyla en uygun çözümleri temsil ediyordu. İzleyen sayfalarda bunun nasıl meydana geldiğini ve ne gibi sonuçlar doğurduğunu ele alacağız.

## Sluys, 1340

Bu muharebe adamakıllı şiddetli ve korkunçtu, zira deniz muharebeleri karadakilerden daha tehlikeli ve daha acımasız geçiyor, denizde ne geri çekilebilir, ne kaçabilirsin, çarpışmaktan, kaderine katlanmaktan başka çare yok ve her adam becerisini gösterir.
Jean Froissart

Kuzey Avrupa suları barut çağının başlangıcında son derece tehlikeliydi ve bunun nedeni salt denize karşı verilen aralıksız ölüm kalım mücadelesi değildi. Kralın buyruğu denizin kenarında geçersiz hale geliyordu; korsanların –hayatta kalan– kurbanları için adaletin tek yolu misillemeydi. Akdeniz'den farklı olarak burada köleler için bir piyasa yoktu ve denizde soyulanlar normal olarak öldürülüp denize atılıyordu. Akıncılarla istilacı ordular genellikle gemiyle taşınırken, gerçek deniz savaşları seyrek görülüyordu ve vuku bulanlar da nadiren belirleyiciydi. Bu, kısmen kaynakların kısıtlı, –deniz savaşları özellikle sermaye harcamaları bakımından kara savaşlarından çok daha pahalıya patlıyordu ve Kuzey Avrupa'nın ticari ekonomileri Akdeniz'dekilerden daha az gelişmişti– kısmen de kuzey gemilerinin rüzgâra karşı seyretme gücünün ve manevra yeteneğinin sınırlı olması yüzündendi. Bunların içinde hâkim tip, orta kısmı geniş, yüksek küpeşteli, kare şeklinde tek yelkenli ve kıçtan dümenli, savaş için hazırlandığında baş ve kıç tarafında kasaraların yer aldığı, cog veya kuka denilen gemiydi. Yerel idareler ile hükümdarlar yelkenli gemiler inşa ettirip çalıştırıyordu, ama bunların sayısı azdı; savaş donanmaları çoğunlukla zorunlu olarak kralın kumandası altına alınan ve içleri asker doldurulmuş ticari teknelerden meydana geliyordu.



Winchelsea Mührü'nde görülen bu nef, bindirme kaplamalı Viking gemilerinden geliyordu; aynı temel tasarımı ve yan dümeni devralmıştı. Baş ve kıç kasaraları muhtemelen geçiciydi. Serenler ile gemi donanımı, yatay düzlemde kontrolü sağlamak için, yelkenin ve prasyaların (serenin uçlarından sarkan halatlar) öne doğru gerilmesine karşı direnecek güçlü payandalar konularak doğru şekilde resmedilmiştir.

Neredeyse dönemle çağdaş olan resimli bir yazmada Yüz Yıl Savaşı sırasında Lizbon'a çıkarma yapan bir İngiliz donanması. O zamanın donanmalarının kayda değer bir işlevi, rüzgâr ve havanın kaprisleri işi güvenilmez kılsa da, önemli kişilerle heyetleri gidecekleri yerlere nakletmekti. Alışıldığı gibi, sanatçının dikkati soylu kişiler üzerinde yoğunlaşmış.

Kuzey Avrupa savaş donanmaları, kürekli tekneleri, bindirme kaplamalı barçaları (bunlar kafa karıştırıcı bir şekilde kadırga olarak da adlandırılıyordu) ve gerçek Akdeniz savaş kadırgalarını da içeriyordu. Söz konusu kadırgaların çoğu Fransa'nın hizmetinde olan Ceneviz gemileriydi; bununla birlikte Fransa tahtı için 1294'ten beri Rouen'da *Clos des Gallée*'de kraliyet kadırgaları inşa edilmişti. Bu teknelerin denize dayanıklılığının sınırlı olması kullanımlarını genellikle bahar, yaz ve güz başı dönemleriyle kısıtlı hale getiriyordu, ama bunlar deniz baskınları için çok uygun ve Manş Denizi için de özellikle kullanışlıydı, çünkü kürekleri hızlı akıntılara çözüm oluyor ve mesafelerin kısalığı, erzak ve su depolama yerlerinin sınırlı olmasının etkilerini hafifletiyordu.

Stratejik olanakları sınırlayan, yalnızca farklı kapasiteleri olan ve askeri hizmete zorlanan ticaret gemisi donanmalarının beceriksizliği değil, hükümdarların gemilerle donanmaları salt nakliye aracı olarak görme eğilimiydi. Kuzey Avrupa güçleri içinde incelikli stratejiler açısından Akdeniz kent devletleriyle boy ölçüşebilecek olanlar yalnızca Hansa Birliği[7] ile Fransa'ydı. Hansa Birliği, ortak ekonomik çıkarların beslediği bir amaç birliğini kendi çıkarı için kullanarak ve elinin altında güçlü gemilerle usta denizciler bulunması avantajından yararlanarak,



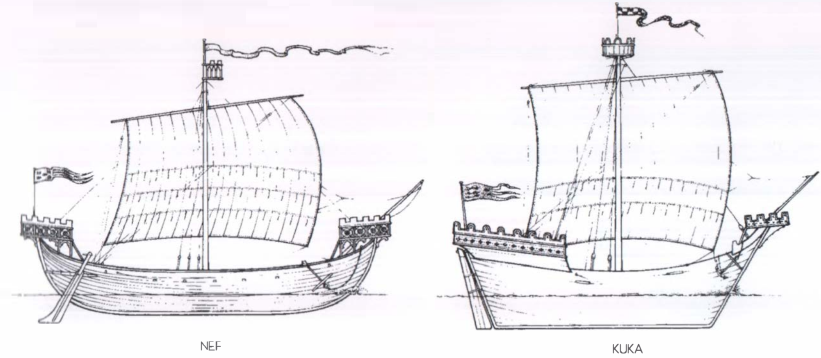
7 (Eski Alm. Hansa, modern Alm. Hanse, Lat. Hansa Teutonica) Kuzey Almanyalı tüccarların nakliye güvenliği ve özellikle yurtdışında ekonomik çıkarlarının temsil edilmesi amacıyla kurduğu, 12. yüzyılın ortasından 17. yüzyıl ortasına kadar varlığını sürdüren meslek örgütü –ç.n.



savaş donanmalarını önemli bir stratejik etki doğuracak şekilde seferber edebiliyor, ticari ambargolarla bağlantı içinde düşmanın gemi trafiğini engelliyordu. Sözgelimi 1368-1369 arasında, Danimarka ve Norveç'le ticari imtiyazlar konusunda patlak veren bir savaşta Kopenhag'ı yağmalayıp ateşe veriyor ve tahıl ikmalini keserek Norveç'i aç bırakıp boyun eğmeye itiyor, Danimarka'yı ise barış istemeye zorluyordu. Başka bir örnek de, III. Edward'ın Hansa'ya verilmiş ticari imtiyazları geri almasına karşılık olarak 1374'te İngiltere kıyılarını yakıp yıkması için bir donanma gönderilmesiydi. Üretim kaynaklarını yok etmek ve düşman hükümdarını gözden düşürmek niyetiyle yapılan bir süvari akını olan *chevauchée*'ye denk düşen bu deniz harekâtı, istenen sonucu verdi: Edward'ın saltanatı çöktü. Geçmişe bakıldığında, dişinden tırnağına silahlı ve açgözlü denizcilerle dolu gemilerin saldırısı, tamı tamına karadaki atlı şövalye, okçu ve kancalı baltalı savaşçıların benzer bir hücumu kadar ürkütücü ve yıkıcı olduğu gibi, benzer stratejik sonuçlar doğurmuş olmalıdır.

**Yelkenli Tekneler**

Nef, aşağı yukarı 1300'lerden beri İskandinavya ve İskoçya'nın Batı Adaları hariç kuzey denizlerinde ticaret ve savaşta hâkim gemi tipi olarak yerini kokeye bıraktı. Burada, nefin soyundan gelen, kıç dümeniyle donatılmış tekneler 16. yüzyılın içlerine kadar varlığını sürdürdü. Kokeler neflerden daha büyük inşa edilebilirdi ve dökme mal taşıyıcısı olarak daha randımanlıydı. Hem nef, hem kokenin başlıca sakıncası tek yelkene dayanması, böylelikle mürettebatına ters rüzgârlara karşı çalışırken fazla esneklik tanımamasıydı.



NEF

KOKA

Gel gelelim Hansa, teknenin gövdesini parçalama potansiyeline sahip gemi toplarının ortaya çıkmasından önce deniz muharebelerine genellikle girmiyordu, çünkü ustası olduğu ekonomik yıpratma savaşı stratejik bakımdan çok daha etkiliydi. Bu nedenle Kuzey Avrupa'daki erken dönem deniz muharebeleri için bir örnek olay incelemesini başka yerde aramalıyız ve bunun için Sluys'tan daha öğretici bir örnek bulamayız. Yüz Yıl Savaşı'nın (1337-1453) en ünlü ve en iyi belgelenmiş deniz çarpışması olan Sluys, 24 Haziran 1340'ta Felemenk kıyılarının açığında, Kral III. Edward'ın komutasındaki bir İngiliz donanmasının İngiliz ordusunu Felemenk'e nakletme girişimine engel olmaya çalışan bir Fransız-Ceneviz donanması tarafından gerçekleştirildi.

Fransa Kralı VI. Philip, 1337'de Fransa ile İngiltere arasında patlak veren savaşı takiben Breton ve Norman asıllı vasallarının güçlerinden yararlanarak ve Monako ile Cenova'dan kadırga filoları kiralayarak güvenilir bir deniz kuvveti topladı. İskoç ve Kastilyalı müttefikleriyle eşgüdümlü bir strateji izleyerek İngiltere kıyılarıyla ticari trafiğine kıyasıya saldırdı. Karşılık olarak Edward, İngiltere'nin Felemenk'teki hanedan ve ticaret bağlarını kendi çıkarı için kul-




1. 23 Haziran: İngiliz donanması ikindi sularında Fransız donanmasını görür.
2. İngiliz donanması geceleyin Fransızların etrafından dolaşır.
3. 24 Haziran: İngiliz donanması sabahleyin güneşi arkasına alarak hücum eder.
4. Demirlemiş Fransız donanması kıyıya yakın ve birbirine bağlı olarak bekler.

## Sluys Muharebesi 1340

Sluys'a ilişkin kaynaklar İngiliz manevraları konusunda hayal kırıklığına uğratacak şekilde bulanıktır. Kesin olarak bildiğimiz, iki donanmanın 23 Haziran 1340'ta ikindi vakti birbirini gördüğü ve İngiliz donanmasının gece Fransızların etrafından dolaşarak şafak vakti kuzeydoğudan saldırdığıdır. Burada İngilizlere yardımcı olan, yaz gündönümünün -güneşin gökte en kuzey noktaya yükseldiği tarihin- yakınlığıydı; bu durum, akşam boyunca alacakaranlıkta seyretmelerine izin verdi. Bu avantaj bir yana, Kral Edward'ın donanması baştan sona farklı farklı gemilerden meydana geliyordu ve teknelerin tümünün aynı rotada ilerlemesi ya da aynı zamanda hedefine varması ihtimal dışıdır. Açık olan, modern navigasyon çizelgelerindeki hesaplamalara dayanılarak aşağıda gösterildiği gibi, bu savaş donanmasının çekirdeğinin gün ağarırken arkasında yatık bir güneşle saldırıya geçtiğidir. Güneşin körleştirici ışınlarından tam anlamıyla yararlanmak için rotada bir son an değişikliği yapılması gerekti. Yerinde tavsiyeler alan Edward uygun emirleri verdi.

Flushing




Sluys

lanmaya çalıştı ve 1339'da sonuçsuz kalan bir kara seferi sırasında Cambrai kentine başarısız bir kuşatma uyguladı. Bu arada Philip İngiltere'yi istila etmek için büyükçe bir donanma topladı, Fransız ve Ceneviz kadırga donanmalarıyla İngiltere kıyılarını kasıp kavurdu. Bu hasara ilaveten Edward'ın en büyük gemilerinden ikisi, *Cog Edward* ile *Cristofer* Fransız limanlarında yakalanıp esir edildi. Edward'ın şansına, fırtınalar Philip'in istilaya hazırlanan donanmasını dağıttı ve Philip ödeme yapamadığı için Ceneviz kadırgalarının çoğunda isyan çıktı.

Edward 1340 Şubat'ında İngiltere'ye döndü ve haziranda topladığı, çoğu kokelerden meydana gelen 120 ile 160 teknelik bir donanma 22 Haziran'da yelken açtı. Edward'ın niyetlerini doğru bir şekilde algılayan Fransızlar, Sluys önlerinde demir atarak pusuya yattı. İngilizler, 40.000 dolayında adam taşıyan, 220 yelkenli gemi, 6 kadırga ve 22 barçadan oluşan Fransız-Ceneviz donanmasını ertesi gün öğleden sonra gördü. Froissart'ın dediğine göre Fransızlar İngilizlerden dört kat üstündü. Ulaşabileceğimiz en yakın tahmin herhalde budur, çünkü birçoğu küçük olan farklı tipte gemileri kıyaslamak bize pek bir şey söylemez. Ceneviz kadırgasının komutanı aktif bir takipten yanaydı, ama Fransız amiralleri, içi Ceneviz arbaletçileriyle dolu *Cristofer*'i ön tarafa yerleştirerek teknelerini bir yüzer kale şeklinde birbirlerine zincirlemeye karar verdi. İngilizler geceleyin Fransızların çevresinden dolandı ve gün ağarırken onlara kuzeydoğudan, rüzgârı sancak taraflarına alarak yaklaştılar. Edward donanmasını yedi yıl önce Halidon Hill'de İskoçlara karşı o denli başarıyla kullanmış olduğu taktikleri taklit ederek,





en büyük gemiler önde olmak üzere, ortadaki teknelerde ağır silahlı silahşorların, kanatlardakilerde ise uzun yaylı okçuların bulunduğu üçlü gruplar halinde düzenledi. Bunları, uzun yaylı okçularla dolu daha küçük gemiler seyyar bir ihtiyat kuvveti olarak takip ediyordu. Sarayın hanımlarını taşıyan tekneler de, okçuların eşliğinde bir hayli arkadan geliyordu.

İngilizler müttefikleri görünce rota değiştirdi ve güneşi arkalarına alarak saldıracak şekilde keskin bir dönüş yaptılar. Manevranın –Fransız ve Ceneviz arbaletçilerini güneş gözlerini kamaştıracak şekilde çarpışmaya zorlama– amacını yanlış anlayan Fransızlar, İngilizlerin çekildiği sonucunu çıkararak hücum işareti vermek için borularını çaldı; görünüşe bakılırsa İngilizler darbeyi indirdiğinde de biraz kargaşa içindeydiler. Bunu izleyen muharebe, Froissart'ın sözünü ettiği deniz muharebelerine özgü vahşet bir yana bırakılacak olursa, gemilerin karadaki kuşatma kuleleri ile mazgallı surların yerine geçen kasara ve küpeşteleriyle bir kuşatmayı andırıyordu. Çatışma, ortaçağ muharebeleriyle kroniklerinin karakteristik bir özelliği olarak büyük gemilerin ve en önemli kimselerin etrafında cereyan ediyordu. İngilizler *Cristofer*'in güvertesine çıkmayı beceriyor, mürettebatını öldürüyor ve ondan sonra teknenin yüksekliğini büyük bir avantajla kullanıyorlardı. Uzun yayların gücünden muazzam yarar sağlamalarına rağmen muharebe yine de öğleden sonraya kadar devam etti.

Fransa ağır zayiat vermiş, 190 gemi ve 16-18.000 adam kaybetmişti. Yalnızca kadırgalar ile barçalar kaçabilmişti. Taktik açıdan Sluys parlak bir İngiliz zaferiydi, stratejik açıdan ise sonuçlar belirsizdi. Olumlu bir sonuç, Fransızların büyük sayıda tekne ve insan kaybetmesinin istila tehdidine fiilen son vermesi ve İngiliz ordularının Fransa'ya az çok engelsizce girip çıkabilmesiydi. Sonunda Edward'ın Felemenk stratejisi başarısız oldu, etkisiz kuşatmalarla ve gönülsüz müttefiklerin parasal talepleriyle çıkmaza girdi. Fransa ve İngiltere 1341'de Normandiya'da bir hanedan mücadelesine müdahale ettiğinde savaşın coğrafi merkezi yer değiştirdi. İster tarihçi Nicholas Rodger'ın ileri sürdüğü gibi tesadüfen, ister kasten olsun, Edward 1346'da Normandiya'yı istila etti ve Fransız topraklarının içlerine kadar akınlar düzenleyerek, tayin edici bir muharebeyi tahrik etme açısından yararlı bir strateji buldu. İngiliz donanmaları savaşı dengelemek için esas olarak ordularla levazımatını Fransa'ya nakletmeye hizmet ediyordu. Özellikle binlerce atın söz konusu olduğu bir durumda bu sıradan bir beceri değildi, ama denizcilik başarısı bakımından belirleyici olduğu pek söylenemezdi. Fransız kadırgaları İngiltere kıyılarına baskın yapmayı sürdürdü, ama nihai tahlilde Yüz Yıl Savaşı'nda deniz üstünlüğü kurmada belirleyici unsur limanların denetimiydi ve sonunda bu alanda ağır basan Fransız kara gücü oldu.

Dolayısıyla Sluys, kuzey sularındaki deniz gücünün 14. yüzyıldaki sınırlarını açıklayıcı bir örnektir. Aynı zamanda İngilizlerin deniz çarpışmalarında belirli bir beceri ortaya koyduğunu, gemi idaresi konusunda kendilerine güvendiklerini ve ehliyetli olduklarını, elverişsiz şartlar altında zafer kazanmak için çok ileri giden taktikler kullandıklarını gösterir. Bu bağlamda III. Edward'ın, bir deniz stratejisti olarak yetenekleri ne olursa olsun, denizde bizzat komutanlık eden birkaç ortaçağ kralından biri olduğunu belirtmekte belki yarar var. Bu mülahazalar, kanıtlamak zor olmakla birlikte, İngilizlerin denizle yakınlıkları olduğunu akla getirir, nitekim bu konuyla tekrar karşılaşacağız.

Karşı sayfada; Froissart'ın *Chronicles*'inin geç 15. yüzyıla ait resimli bir edisyonunda Sluys Muharebesi'nin başka bir tasviri. Silahşorlar muharebeden bir yüzyıl sonrasının zırhını kuşanmış olsa da resim savaşın esas özelliklerini aktarıyor: Çanaklıklardaki adamların yukarıdan ateş etme avantajı, gemiden gemiye atlarken ayak basacak sağlam yer bulamayanların boğulma tehdidiyle karşılaşması ve inanılmaz derecede kalabalık, geri çekilecek ya da kaçacak yer bulunmayan çarpışma alanı. Muharebenin yeterince gösterilmeyen kritik bir veçhesi, aşağı tabakadan gelen uzun yaylı İngiliz okçuları ile muharebenin sonucunu belirlemek için her şeyi göze alan Fransız ve Cenevizli arkebüzcüler arasında ateş üstünlüğünü ele geçirmek için verilen çok önemli savaştı.



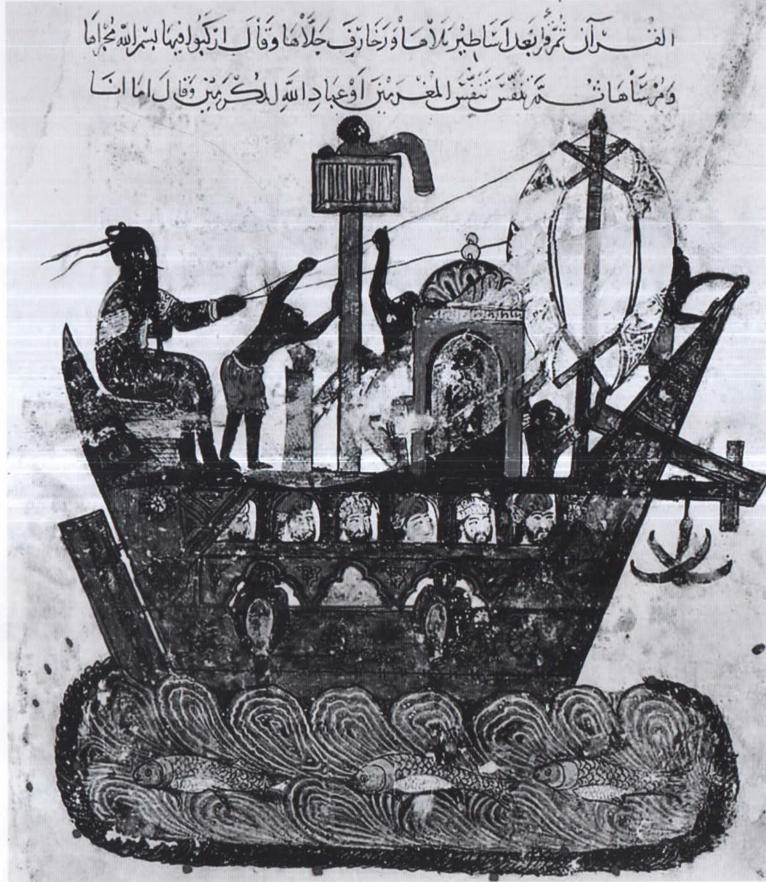

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DENİZDE SAVAŞ
## 1300-1453

Venedik Limanı: Burada 16. yüzyıla ait bir perspektif çiziminde gördüğümüz liman, geç ortaçağdan, İspanya ve Portekiz'in okyanusaşırı imparatorluklarının kurulmasını takiben Anvers ve Sevilla'nın önem kazandığı ana kadar Avrupa'nın en önemli ticari antreposuydu. Anakaradan kopuk benzersiz coğrafi durumu Venedik'i karadan istilaya karşı güvenli kılıyor, cumhuriyetçi hükümet şekli ise, pek eşitlikçi olmasa da toplumun tüm kesimlerine kentin kalıcılığı ve refahından bir pay veriyordu. Burada gösterilen aşırı gemi trafiği, Venedik'in ekonomik önemiyle stratejik direncini temsil ediyor.

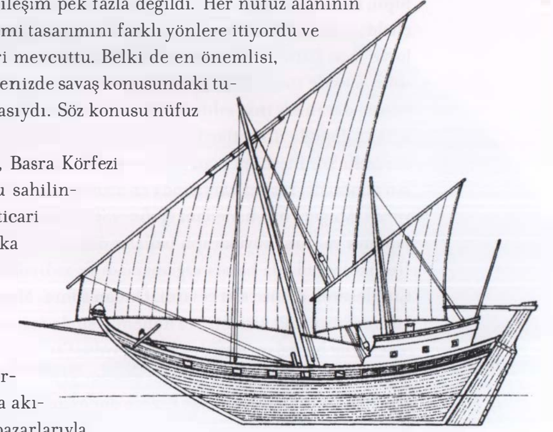
# Denizde Savaş 1300-1453

Denizde savaşlar 15. yüzyılın ilk yarısında farklı bölgesel nüfuz alanları içinde yürütülüyordu. Komşu nüfuz alanları arasında kuvvetli ticari ilişkiler vardı ve bunlar Japon Denizi'nden Avrupa'nın Atlantik kıyı şeridine kadar yayılan küresel bir ağ oluşturuyordu. Bununla birlikte, nüfuz alanları arasında askeri etkileşim pek fazla değildi. Her nüfuz alanının coğrafi, ekonomik ve kültürel özellikleri gemi tasarımını farklı yönlere itiyordu ve her birinin kendine has savaş teknolojileri mevcuttu. Belki de en önemlisi, hâkim seçkin zümrelerin deniz ticareti ve denizde savaş konusundaki tutumlarının birbirinden temelde farklı olmasıydı. Söz konusu nüfuz alanları aşağıdaki gibiydi.



Minyatürlü bir Arap yazmasında [Hariri, *Makamat*, 13. yy.] bir ticaret teknesi, muhtemelen Basra'dan Umman'a giden bir *dhow*. Dikkat çekici gemicilik becerileriyle ticari sezgiye sahip Arap denizcileri ortaçağın başlarında Çin'le doğrudan ticaret yaptı. 15. yüzyıla gelindiğinde doğu rotalarında yerlerine büyük ölçüde Malezyalı ve Çinli denizciler geçti, ama onlar Hindistan'dan daha doğuya gitmeyi pek seyrek olarak, Malakka'ya gitmeyi ise nadiren göze aldı.

Hint-Arap nüfuz alanı Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'i içine alıyor, Afrika'nın doğu sahilinden Malakka Boğazı'na kadar uzanıyordu; ticari olarak da Çin, Malezya, İran, Arap ve Afrika pazarları arasında aktarma noktaları işlevi gören, soyluların elindeki ticaret merkezlerinin hâkimiyeti altındaydı. Baharat (karanfil, küçükhindistancevizi, besbase, tarçın ve hepsinden önce karabiber), Çin porseleni ve ipeğiyle birlikte Doğu'dan Batı'ya akıyordu. Bu ticaretin büyük bölümü Avrupa pazarlarıyla yapılıyor, karşılığında değerli madenler alınıyordu. İlaveten pirinç, tuz, ıtırlı ağaçlar, ham madenler gibi dökme mallarla, atlar ve pamuklu dokumalar iç piyasada alınıp satılmaktaydı. Hâkim gemi türleri, üçgen yelkenle donatılmış, [kaplama tahtaları] "önce kabuk"[1] yöntemiyle birbirine dikilerek bağlanmış çifte başlı Arap tekneleri ve Çin'deki uygulamanın taklidi yoluyla inşa edilmiş, gövdeleri düz kaplama olup çivilerle birleştirilmiş, yelkenleri bambudan örme cönklerdi. Deniz ticareti kendi adına çalışan tüccar, gemi sahibi ve kaptanın iş sahasıydı. Korsanlık yöreseldi; bununla birlikte ticaret için ciddi bir tehdit oluşturmaktan ziyade can sıkıcıydı. Geniş çaplı, devlet destekli deniz savaşı bölgeye yabancıydı.



ARAP BAGLESİ

*Dhow*lara benzeyen, ama daha büyük olan "bagle"ler önce kabuk yöntemiyle ve dikişli kaplamayla inşa ediliyordu, Latin yelkenli ve kıçtan dümenliydi. Böyle tekneler erken modern çağda Hint Okyanusu'nda düzenli sefer yapıyor, Madagaskar'a kadar gidiyordu. Aynı rotada uzun mesafeler kat etmek için uygun olan baglelerin Latin yelkenleri, dar sularda sık sık yön değiştirmeye uygun değildi.

Malezya nüfuz alanı Endonezya takımadalarını kapsıyor, Malakka Boğazı'nda Hint-Arap ve Çin nüfuz alanlarıyla buluşuyordu. Batı'nın baharat ticareti tamamen Doğu Endonezya'daki Baharat Adaları'ndan yapılan ihracata bağlıydı –burada tek önemli istisna Seylan'dan (Sri Lanka) gelen tarçındı– ve Çin'le de kayda değer bir karabiber ticareti sürüyordu. Diğer taraftan ticaret modelleri ile mallar Hint Okyanusu'ndakilere benziyordu. Bölgeye siyaseten hâkim olan prenslikler, ticari kârı önemli bir iktidar unsuru sayıyor ve fırsatbuldukça birbirlerini istila etmek üzere donanma gönderiyordu. Bunun dışında, devlet destekli savaş gemileri siyasi güç uygulamak ya da ticareti denetlemek amacıyla kullanılmıyordu. Uzun mesafelere taşınan dökme malların ticaretinde Çin tarzı cönkler kullanılıyordu, ama hâkim gemi tipi, birden çok gövdeye sahip ve nispeten küçük yapılı cukung'du. Tacirlerden elde edilen vergi gelirlerinin değeri biliniyor ve denizcilere kalacak yer sağlanıyordu, ama bu insanlar limanda oldukları zamanlar dışında nadiren devlet desteği ya da korumasından yararlanıyordu.

Çin nüfuz alanı Japon Denizi'nden Malakka Boğazı'na kadar uzanıyordu. Çin, kültürel ve ekonomik bakımdan bölgede hâkim güçtü ve denizde üstünlüğü sağlayacak bir potansiyele sa-

1 Bu yapım tekniğinde önce teknenin kaplama tahtaları "dikişli kaplama" denen bir yöntemle, çivi kullanılmaksızın ve genellikle kızılağaçtan elde edilen "iplerle" birbirine bağlanır, sonra kaburgalar yapılır. Günümüzde ise önce omurga ve kaburgalar inşa edilir, sonra dış kaplama ağaçları kaplanır –ç.n.

hipti; nitekim bu potansiyel sonunda güneyli Sung hanedanı (1127-1279) tarafından hayata geçirildi. Bununla birlikte, ayrıntılara dair pek bilgimiz yok. 13. yüzyıla gelindiğinde, Marco Polo ve İbni Battuta gibi gezginlerce bildirildiği ve deniz arkeologlarınca doğrulandığı üzere, uzun mesafe ticaretine katılan cönkler Okyanus'a çıkan herhangi bir vasıta kadar sağlam ve denize dayanıklı inşa edilmekteydi. Ama Sung hanedanından sonra Çin hükümdarları birkaç istisna dışında dikkatlerini karayla ilgili meseleler üzerinde yoğunlaştırdı. Günlük idareden sorumlu Konfüçyüsçü mandarinlerin (yüksek memurlar) özellikle Çinliler tarafından yönetilen denizaşırı ticaret karşısında en azından ikircikli bir tutum içinde olması kritik önem taşıyordu. Moğol Yüan hanedanı (1260-1368), Sunghanedanını devirdikten sonra 1274 ve 1281'de Japonya'ya karşı büyük çaplı istilalar düzenlemek için Çin ve Kore tersanelerini seferber etti. Her iki istilada da başarı sağlanamadı ve ardından gelen yıllarda Yüan hükümdarları giderek Çinlileşerek denize sırt çevirdi. Ondan sonra, Ming hanedanının (1368-1644) ilk imparatorları zamanındaki kısa bir ara dönem dışında mandarin zihniyeti ağır bastı.

Ming hanedanı sıra dışı bir olguydu; Çin'in sınırlarını karada ve hükümranlığını denizde faal olarak genişletmeye çalışan savaşçı krallar tarafından kurulmuş yerel bir yapıydı. Ming hükümdarları bunu denizde hazine donanmaları vasıtasıyla yapıyordu; söz konusu donanmaların böyle adlandırılmasının nedeni, ana işlevlerinden birinin yabancı elçiler, değerli madenler, mücevherler, egzotik hayvanlar ve başka olağandışı şeyler üzerinden haraç toplamak olmasıydı. Faaliyet alanı çok geniş ve işinin ehli olan bu donanmalar 1405-1434 arasında hadım amiral Cheng Ho'nun komutası altında yedi kez yelken açarak Seylan, Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Madagaskar Boğazı kadar uzak hedeflere gitti. Donanmalar yarı efsanevi bir konum edindiğinden bu konuyu yerli yerine oturtmak gerekir. Cheng Ho'nun gemilerinin en büyüğü için genellikle verilen boyutlar (boyu 137 m, eni 56 m), gemilerin yalnızca uzunluklarına göre inanılması güç bir genişliğe sahip olmakla kalmadığını, aynı zamanda bu boyutların fiziki bakımdan olanaksız olduğunu gösterir. Bu durum sonraki Çinli yazarların hatalı tahminlerinin ve Batılı bilim insanlarının bunları olduğu gibi kabul etmesinin sonucudur. Yine de, dokuz direkli, yaklaşık 62 m boyunda ve 11 m eninde olan, 1000 ile 1100 ton ağırlık taşıyan bu gemiler yeterince etkileyiciydi. Aynı dönemin bazı Avrupa gemileri, sözgelimi V. Henry dönemi İngiltere'sinin "şanlı gemiler"i *Jesus* (1500 ton) ve *Grace Dieu* (2100 ton) daha büyüktü, ama bunlar istisnai örneklerdi. Bunların yanında, düzinelerce hazine gemisi ise standartlaştırılmış bir tasarımla üretiliyordu. 62 büyük ve 255 küçük tekneden meydana gelen 1405'teki donanma 27.870 adam taşıyordu. Kalan tekneler –1407 ve 1409'daki seferlerde kullanılan daha küçük donanmalardakiler dışında– benzer büyüklükteydi. Böyle donanmaların donanım, asker ve erzakının sağlanması için gerekli idari ve lojistik ehliyeti açıklamaya hacet yok. Üstelik hazine donanmaları etkinliklerini barışçıl diplomasi içinde yürütülen manevralardan ibaret tutmayıp Malakka Boğazı'nda korsanlığı bastırıyor ve Cava ile Seylan'daki hanedan çatışmalarına askeri müdahalede bulunuyordu. Cheng Ho'nun gemilerinin silah donanımına dair pek bilgi sahibi değiliz, ama 1390'lardaki Ming savaş gemilerinin büyüklük ve güç bakımından dönemin Avrupa deniz savaş gereçlerine en azından denk olan toplar taşıdığı biliniyor. Daha da önemlisi, açık denize uygun cönklerin, Arap yelkenlileri[2] ile Malezya cukung'larının aksine ağır top bataryalarını kaldıracak şekilde değiştirilebilecek tekneleri vardı.

2 İng. dhow: Dönemin Latin üç köşe yelkenli geleneksel Arap teknelerine verilen genel ad –ç.n.

**Güneydoğu Asya'nın Keşfi**

Ming Çin'inin denizaşırı genişleme projesiyle kısa flörtü, Çin gemi yapımcıları, deniz kâşifleri ve denizcilerinin göze çarpan yeteneklerine dair eşsiz bulgular sağlar. Çinli denizciler aynı karasularında uzun süre resmi yaptırımla karşılaşmaksızın ticaret yapmıştı, ama Konfüçyüsçü toplumsal hiyerarşide alt kademelerde yer alıyor ve saray tarihçileri ile kronik yazarlarının pek ilgisini çekmiyorlardı. Eklenmiş küçük resimde, dokuz direkli bir Ming hazine gemisinin önünde siluet halinde bir erken 16. yüzyıl Portekiz naosu görülüyor.



## Büyüklük ve Tonaj

Savaş gemilerinin gücünü değerlendirirken en temel değişken, genellikle ton olarak verilen büyüklükleridir. Ne yazık ki modern çağdan önce bu kavramın kullanımı tutarsızdı ve modern yazarlar hangi tonu nasıl kullandığını belirtmeyi sıklıkla unutur. Tonun kökeni İngiliz *tun*'u, yani Fransız şarap ticaretinde kullanılan ve ortaçağ Britanya'sı ile Amsterdam'ın güneyinde kalan Batı Avrupa'da gemicilikte hâkim ölçü birimine dönüşen 252 galon kapasiteli bir fıçıydı. Bunun Kuzey Avrupa karasularındaki dengi olan *last* kabaca iki tondu, Akdeniz'de ağır basan ise yaklaşık yarım tonluk *botte* idi. İlk başta kapasite, bir geminin ambarına fiilen yüklenebilecek *tun*, *last* ya da *botte*'lerin miktarı anlamında belirtiliyordu. Daha sonra, bu birimlerle –ve çok sayıdaki yerel varyantlarıyla– tam kapasiteleri bulmak üzere geminin tekne boyutlarını kullanmak için yöntemler geliştirildi. Sonuçlar ekonomik bakımdan bilgilendiriciydi, hâlâ da öyledir. Yelkenli savaş gemilerinin büyüklüğü de aynı yoldan hesaplanıyordu, ama sonuçlar o kadar işe yaramıyordu, çünkü taşıma kapasitesi askeri potansiyel bakımından zayıf bir göstergeydi. Aksine, savaş kadırgaları kürek sıralarının ve kürekçilerin sayısına göre değerlendiriliyordu. Her iki durumda da büyüklük çarpışma gücüyle ilişkilendiriliyordu; soru, bunun en iyi nasıl ölçüleceği ve ifade edileceğiydi. Modern yazarların çoğu, ortaçağ ve erken modern çağ gemilerinin büyüklüğünü ifade etmek için –tanımı gereği bir kapasite ölçüsü olan– tonajı kullanır, ama bu doğru kullanıldığında bile yanıltıcı olabilir.

Modern çözüm, savaş gemilerini, yerini değiştirdikleri suyun (deplasman) ağırlığı bakımından değerlendirmektir, bu da kolaylık olsun diye uluslararası ticari ağırlık sisteminde 1.016 kiloluk uzun tonla ifade edilir. Ortaçağın kapasite hesaplarından farklı olarak sonuçlar kesin değildir, çünkü bir deniz vasıtasının deplasmanı taşıdığı ağırlıkla değişir. Bununla birlikte sonuçlar anlamlıdır ve hem savaş kadırgaları, hem yelkenli savaş gemileri için geçerlidir. Ne var ki bu sonuçları kendimiz elde etmek zorundayız, çünkü ortaçağda deplasmanı hesaplamayı yalnızca Çinli gemi yapımcıları beceriyordu, onların yöntemleri de Ming hanedanının açık deniz teknelerine getirdiği yasakla kayıplara karışmıştı. Avrupalı gemi yapımcıları deplasmanı hesaplamaya ancak 1600'lerin sonunda başlamış ve sonuçları iki yüzyıl daha yalnızca tasarım sürecinin bir parçası olarak kullanmışlardı. Neyse ki ortaçağ ve erken modern çağ gemi yapımcıları –en azından başarılı olanları– sistemliydi ve tasarımları tutarlıydı. Belirli bir tipin birkaç örneğinin boyutlarını bildiğimizden, kalanların deplasmanlarını bir iki değişkene, uzunluk, genişlik ve teknenin derinliğine ya da *ton*, *last* veya *botte* cinsinden kapasitesine dayanarak makul bir kesinlikle hesaplayabiliriz. Bu çabamızda bize deniz tarihçisi Jan Glete yardımcı olur; erken modern çağa ait muazzam sayıda savaş gemisinin deplasman hacimlerini hesaplamış olan Glete, sonuçları yol açıcı *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860* adlı kitabında yayımladı.



1498'de Sevilla'dan Amerika'ya hareket eden bir İspanyol konvoyu. Sağda kraliyet gümrük binası, üzerindeki altın yaldızlı seramik çinilerden dolayı bu adla anılan ünlü *Torre de Oro* (Altın Kule) görülüyor. İspanya'da deniz sevkiyatı, gemilerin *toneladas*, yani bir uzun tonun yaklaşık yüzde 62'sine denk düşen ağırlık cinsinden kapasitelerine göre sınıflandırılan sıkı bir düzenleme içindeydi.



Hazine donanmaları Çin'in hükümranlığını yayma konusunda bir süre başarılı oldu, ama bu başarının arkasında karanlık bir gerçeklik yatıyordu; söz konusu seferleri başlatan Ming imparatorları, deniz yoluyla yapılan özel ticarete yasak koyarak Çinli açık deniz gemicilerinin büyük çoğunluğunu yoksulluk, kaçakçılık ya da korsanlığa itti. Son yasal boşluk 1435'te, hazine donanmaları yasaklandığında kapandı. Yasak 1567'de kısmen kaldırıldı, ama okyanusa açılan savaş cönkleri tasarımı o tarihe gelindiğinde mandarinlerin dış kaynaklı kültürel etkiden duyduğu kuşkunun kurbanı olmuş ve ortadan kaybolmuştu. Ming savaş donanması gittikçe zayıflamış ve Cheng Ho'nun donanmalarındakilerden çok daha niteliksiz gemilerle denize açılan Japon *wako* korsanları bu boşluğu doldurarak Çin'in kıyı bölgelerini nüfusu seyrelmiş çorak topraklara dönüştürmüştü.

1300'de Doğu Akdeniz ve Karadeniz'den İzlanda ve Fas'a kadar uzanan Avrupa nüfuz alanı, 1400'lerin ortasına gelindiğinde Kanarya Adaları, Azorlar ve Afrika'nın batı kıyısı boyunca uzanan dar bir Portekiz imalathaneler şeridini içine alıyordu. Aslında Avrupa nüfuz alanı Atlantik, Baltık ve Akdeniz olmak üzere üç –eğer arta kalan Viking nüfuz alanını da dikkate alırsak dört– alt nüfuz alanından oluşuyordu; bunların her biri kendine özgü teknolojilerle âdetlere sahipti ve büyük ölçüde bağımsızdı. Gel gelelim, bölgeler arası ilişkilerde Avrupa dışı nüfuz alanları arasında yaygın olan temel bir fark vardı, o da tekrar tekrar karşılıklı askeri eylemlerin vuku bulmasıydı. Bu kısmen coğrafyadan kaynaklanıyordu, çünkü Avrupa bir yarımada ve dolayısıyla denizden erişilebilir olduğu gibi aynı zamanda bir yarımadalar yarımadasıdır: İskandinavya, İber, İtalya, Yunanistan, Anadolu yarımadaları ve istisnai durum olarak Britanya Adaları'ndan meydana gelir. Bu coğrafi gerçeklik yalnızca deniz yolculuğunun gelişmesini teşvik etmekle kalmıyor, Avrupalıları gemi, insan ve fikirlerin uzun mesafelere taşınmasına da alıştırıyordu. Vikingler kuzey gemilerinin ve silahların karanlık çağlarda ne denli etkili olduğunu gösteriyor, öte yandan Normanlar da en parlak dönemlerinde Atlantik ile Akdeniz arasında serbestçe dolaşıyordu. Bu alt nüfuz alanları arasındaki etkileşim, bu kitabın konusu olan deniz savaşı teknolojilerini doğurdu. Söz konusu süreç 1300'lere gelindiğinde adamakıllı ilerlemişti.

İyice kuzeyde, Norveç'ten İskoçya'nın Batı Adaları'na kadar Viking gemi yapım ve savaş yöntemleri yaygındı. Bindirme kaplamalı ve önce kabuk yöntemiyle inşa edilen uzun gemiler savaş gemisi olarak hizmet ediyordu; benzer bir tasarıma sahip, ama kemereleri[3] daha geniş ve denize daha dayanıklı olan *knarr* ise başta gelen yük teknesiydi. Bu tekneler kendi ülkelerinin kara sularında varlığını sürdürebilirken, güneydeki gelişmeler onların önemini her geçen gün azaltıyordu. Bu gelişmelerin en önemlisi, 1200 dolayında kokenin –derin omurgalı, kıçtan dümenli, kare şeklinde tek bir yelkenle giden iki başlı bir teknenin– ortaya çıkmasıydı. Denize elverişli ve dökme malları taşıma açısından yüksek kapasiteli olan koke, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nden İber Yarımadası'nın Atlantik kıyısına kadar ticari denizciliğe hâkim olacak, 1400 dolayında yerini önce hulk'a,[4] ardından karakaya bırakacaktı. Kokeler baş ve kıç taraflarına geçici olarak yerleştirilen kasaralarla kolayca savaş gemilerine dönüştürülüyordu.

3 Gemi güvertesinin enine konmuş kirişlerinden her biri –ç.n.

4 Yunanca kökenli (çevriyazıyla olkas, Erasmus'a göre holkas) bu kelime yüzer durumda, ama suda kendi başına yol alması imkânsız olan gemiler için kullanılan bir terimdir. Bunlar kanal, ırmak ya da denizlerde yedeğe alınarak götürülen büyük hacimli teknelerdi. Kelime Yunanca'dan Latince'ye hulcus, oradan da Eski İngilizce'ye hulc olarak geçmiş, daha sonra hulk'a dönüşmüştür. –ç.n.



Tintoretto, Konstantinopolis'in 1204'te Venediklilerle Latinler tarafından saldırıya uğramasını olaydan 350 yıl sonra resmetti. Sanatçı barutlu silahları göstermese de kadırgalar, silahlar ve araç gereç, tarihi gerçekliğe uymaktan ziyade onun zamanındakilere ya da belki bir yüzyıl öncesininkilere daha çok benziyor. Filolar, özellikle Akdeniz kadırga filoları kuşatmalarda sık sık kullanılırdı. Sağ ön planda görülen, bir germe aletiyle kurulan güçlü çelik arbalete dikkat ediniz.

1200'lerden beri kuzeydeki savaş donanmalarının çekirdeğini, içlerindeki bahriyelilerin zorla hizmete alındığı kokeler meydana getiriyordu; bununla birlikte Manş Denizi ve Biskay Körfezi'nde 1200'lerden bu yana Akdeniz tarzı savaş kadırgaları kullanılmıştı. Daha önce gördüğümüz gibi, koke donanmaları muharebelerde zaman zaman karşı karşıya gelmişti, ama kokelerden savaşta öncelikle birlikleri nakletmek ve ticareti engellemek için yararlanılmıştı. Onların kuzeydeki muadilleri olan kadırgalar ile barçalar da kıyılara yapılan baskınlarda ve ticaret gemilerine saldırılarda kullanılmıştı.

Kuzey denizlerindeki savaşlara damgasını vuran, kayda değer derecedeki stratejik ve operasyonel devamlılıktı. Kıyı baskınları ve kara harekâtlarının denizden desteklenmesi bir yana, ana amaç ticaretti. Doğu denizleri ve Akdeniz'dekinin aksine burada ticaretin büyük bölümü tahıl, kereste, balık, tuz, yün ve şarap gibi dökme mallarla yapılıyordu. 1530'larda üçüncü sıraya düşene kadar Hansa Birliği, Lübeck limanının öncülüğünde yasaklama, abluka ve ambargodan oluşan bir karışımla ticari hegemonyasını zorla kabul ettirmeyi becermişti. Korsanlık yörede yaygındı –nitekim 1400'lerin başında kuzeyli korsanlar, *Likendee*'ler (eşit ortaklar), Hansa Birliği'ne meydan okuyordu– ve ticaretin ölçeği büyüdükçe ticari gemiler birbirlerini korumak amacıyla genellikle konvoylar halinde gidiyordu.

Kokeler arasında çarpışma, seyyar kuşatma savaşının bir şekliydi ve burada kasaralardan yapılan, 1370'lerin ateşli silahlarıyla desteklenen ok ve arbalet atışı, göğüs göğüse savaşmanın ve düşman gemisine borda etmenin yolunu açıyordu. Ne kokenin yerini karkas ve karakanın alması, ne 1400'lerde giderek daha büyük topların kullanılması bunu değiştirdi. Hatta göreceğimiz gibi, su geçirmez top lombarlarının geliştirilmesi, gemi yapımcılarının karakaların teknelerinin alt taraflarına ağır toplar yerleştirmesine olanak tanıdığında da, deniz çatışmaları göğüs göğüse savaşma ve borda etme girişimlerinin etrafında yoğunlaşmayı sürdürüyordu. Ancak 1510'lardan itibaren –ironik bir şekilde Akdeniz kadırgalarının güvertesinde– gerçekten etkin ağır savaş gereçlerinin ortaya çıkmasıyla köklü değişim başlıyordu.

Haçlı seferlerinden 1400'lerin ortasına kadar Akdeniz'de deniz savaşı, kuzey denizlerinde olduğu gibi ticaretin etrafında odaklanmıştı. Burada kayda değer tek istisna Sicilya Akşam Duası Savaşı'ydı[5] (1282-1287). Söz konusu savaş, Aragon ve Angevin imparatorlukları arasında Sicilya'nın denetimi için verilen, ticari bakımdan kesinlikle önemli bir hanedan mücadelesiydi. Venedik'in 1204'te Konstantinopolis'in (İstanbul) Latin Haçlılarınca zaptını rakibi Cenova'nın ayağını kaydıracak şekilde planlamasının gösterdiği üzere, Haçlı seferleri bile önemli bir ticari boyuta sahipti. Ne var ki Atlantik ile Akdeniz'in savaş sahneleri arasındaki benzerlikler temel farkları gizliyordu; çünkü barut çağı belirdiği sırada deniz savaşı teknolojisi Akdeniz'de çok daha ilerlemiş durumdaydı, taktikler ve stratejiler de daha incelmişti. Bu durum kısmen daha büyük nüfus yoğunluklarının ve ekonomik olgunluğun bir sonucu olsa da, başta Akdeniz'in yumuşak çevre koşullarına yorulabilirdi.

Atlantik'le keskin bir tezat halinde Akdeniz'de algılanabilir gelgit olayları yoktur; ticaret ve sefere çıkma mevsiminde, yani mart sonundan ekim başına kadar gökyüzü genellikle açıktır ve fırtınalar nadirdir. Antikçağdan beri, uygun rüzgârlarla akıntılar, ticareti Akdeniz'in kuzey kıyısının yakınından geçen ana güzergâhlara yöneltmişti; söz konusu kıyı, denizcilerin gecelemek için çıkabileceği ya da fırtınalarda sığınabileceği liman ve kumsallarla doludur. Su ço-

5 İng. War of the Sicilian Vespers –ç.n.

Batı Akdeniz'in en güzel limanlarından sayılan Napoli, erken modern çağda hiçbir zaman bağımsız bir deniz gücünün üssü olmadı. Emperyal hırsların çatışmasına neden olan liman 1442'de Aragon'un denetimine girdi. Bu tarihi ana tanıklık eden resimde Aragon donanmasının limana girişi tasvir ediliyor.

ğu zaman berraktır ve deniz ansızın sığlaşarak, denizcinin konumunu belirlemek üzere karaya tehlikesizce yaklaşmasını mümkün kılar; bu süreç, uygun nirengi noktaları sağlayan kıyı yakınındaki yüksek sıradağların varlığıyla kolaylaşır.

Tüm bu etkenler bölgede deniz ticaretinin ve özelleşmiş savaş gemilerinin erkenden gelişmesini sağladı; çünkü başından beri Avrupa'da açık denize çıkmaya elverişli gemilerin tasarımının iki aşırı uca, ticaret için yuvarlak gemilere ve savaş için uzun gemilere doğru eğilim gösterdiğine dair güvenilir kanıtlar var. Klasik çağ sonrası zamanlarda bu eğilim nihai ifadesini Akdeniz savaş kadırgasında, Akdeniz'e tuhaf bir şekilde uyarlanan bir savaş ve







ticaret sisteminin ayrılmaz parçası olarak gelişen son derece incelmiş bir tasarımda buluyordu. Bu sistem tahkim edilmiş liman kentlerine, [yani] savaş kadırgası filoları inşa etmeye, bunlar için mürettebat sağlamaya ve bu filoları sefere çıkarmaya yetecek mali imkânları sağlayacak denli zengin hinterlantlara sahip büyük ticaret merkezlerine dayanıyordu. Savaş kadırgası liman kentiyle iç içe gelişiyor, onu saldırıdan koruyor, düşmanlarının ticaretine ve kıyılarına rahat vermiyor, bunu da benzersiz bir Akdeniz amfibik savaş sistemi şeklinde uyguluyordu. Uzakta bulunan limanlarla sahil hisarlarının denetimi bu savaş sistemi açısından çok önemliydi ve böyle yerleri kuşatmanın da, savunmanın da temel vasıtası kadırga filolarıydı. Kadırgalar ve onların daha küçük türevleri en başta sakin hava şartlarında kürekle en yüksek hıza erişmek üzere tasarlandığından, deniz savaşının mevsimlere bağlı bir karakteri vardı; bu nitelik tarım, askere alma ve ticarete ilişkin yıllık döngülerle daha da kuvvetleniyordu.

Kadırga filoları baskın yapmak, kuşatma yürütmek ve zaman zaman başka bir filoyla muharebeye tutuşmak için baharda ve yazın sefere çıkardı. Güz ve kış mevsimlerinde harekât istisnaiydi; genellikle daha kısa mesafelerde ve daha az sayıda gemiyle gerçekleştirilirdi.

16. yüzyıl ortasında savaş kadırgaları ile karakaları savaşa tutuşmuş halde gösteren, döneme ait güzel bir tasvir. Yakın çarpışmanın dramatik özelliğini vurgulayan sanatçı, kadırganın uzaktan top atışı avantajını belirtmeyi becerememiş.

Gemiden gemiye temel taktik, tercihan düşman saflarını arbalet ve oklarla, sonra da ateşli silahlarla zayıflatıp borda etmekti. İyi silahlanmış savaş kadırgaları küçük ticari teknelere ve kıyı köylerine karşı tahrip edici bir etkiye sahipti. Ne var ki, yeterince silahlı yüksek fribordlu[6] yelkenli gemilere karşı güçsüzdüler ve 1400'lerin başına gelindiğinde iyi silahlandırılmış karakalar kadırgaların hücumlarından esasen etkilenmiyordu. Kadırgaların pruvalarında bombardların[7] ve karakaların üstünde kasaraların belirmesi şaşırtıcı denli az fark yaratıyordu, tek istisna Chioggia Kuşatması sırasında Venedik lagünlerindeki amfibik siper savaşıydı.

6 Bir geminin su yüzünden yukarıda kalan bölümü .Türkçede "özgürborda" olarak da geçer –ç.n.

7 (Yun. "uğultu" anlamına gelen vomva, Latince bombardum'dan) Kuşatmalarda ağır taş gülleler





15. yüzyıl sonu ya da 16. yüzyıl başında Cenova. Batı Akdeniz'in en iyi limanlarından birine sahip olan Cenova, kentin karadan erişilebilir olması yüzünden stratejik bakımdan özürlüydü. Kuşkusuz, kente dar kıyı düzlüğü boyunca ve Liguria Alpleri arasından yaklaşmak kolay değildi, ama buralardan geçmek mümkündü. Dolayısıyla Cenova, özellikle 1494'ten sonra seyyar kuşatma toplarının gelişmesiyle dış baskılara rakibi Venedik'ten daha açıktı ve önce Fransa'nın, ardından da Habsburg İspanya'sının hâkimiyetine girdi.

Büyük kadırga filolarının sürekliliğini sağlayabilen ve onları sefere çıkarabilen birkaç liman kenti vardı; bunların da tümü bunu yapmıyordu. Bu işe hangilerinin giriştiği ve bunların nispi güçleri, kısmen iktisadi sebeplerden ve kısmen de savaş ölçeğinde ve stratejik kaynakların mevcudiyetindeki değişikliklerden dolayı zamanla farklılaşıyordu. 1300'e gelindiğinde liste Barselona, Cenova ve Venedik'i içeriyordu; bunların tümü de kuzeyin ana rotalarına ve Kuzey Avrupa pazarlarına yakınlıklarından yararlanıyordu. Napoli ile Messina kadırga filolarını destekleyecek mali olanaklara sahipti, ama Napoli, Sicilya Akşam Duası Savaşı'ndaki Angevin yenilgisinden sonra rekabeti bırakmış, Sicilya ve dolayısıyla Messina ise Aragon'un yörüngesine girmişti. İskenderiye, Nil vadisinin engin kaynaklarına hükmediyordu, ama denizden uzak Kahire'de saltanat süren Memlûk sultanları, İtalyan ve Katalan gemilerinin karinalarında kuzey pazarlarına giden baharat, şifalı bitkiler, porselen ve değerli kumaşlara dayalı Doğu ticaretinin mallarını vergilendirerek zenginleşmekle yetiniyordu. Dahası Mısır, gemi ve fıçı yapımı için uygun keresteden mahrumdu. Konstantinopolis 1071'de Malazgirt yenilgisini takiben hinterlandını Selçuklu Türklerine, bağımsızlığını ise 1204'teki IV. Haçlı Seferi'yle Haçlılara kaptırmıştı. Bizans idaresi 1261'de yeniden kurulduğu halde, kent bir aktarma noktası ve Çanakkale Boğazı'nın muhafızı olmak dışında önemini kaybetmişti.

Barselona, Cenova ve Venedik'in, Angevinlerin 1287'de Aragonların elinden tattığı yenilgiyle 1453'te Konstantinopolis'in Osmanlı Sultanı II. Mehmed'in eline geçmesi arasında Akdeniz'de deniz savaşına hâkim olduklarını ileri sürmek pek de büyük bir abartma sayılmaz. Daha küçük güçler de –bazıları hatırı sayılır bir yerel etkiyle– kadırga filolarını yarışa sokmuştu. Sözgelimi Rodos'tan harekâta girişen St. Jean Şövalyeleri'nin kadırgaları, Doğu Akdeniz'deki Müslüman kıyıları ve ticareti için değişmez bir tehdit oluşturuyordu. Batıda ise Cezayir ile Tunus'tan harekâta girişen korsanlar ve ikinci derecedeki Afrika limanlarının çıkardığı kuvvetler, Hıristiyan kıyılarını ve ticaretini sürekli tehdit ediyordu. Akdeniz bir korsan yatağıydı; baskın ve karşı baskından, gasp ve haraçtan oluşan "küçük savaş" sürekliydi ve bölgesel ve dinsel hatların ötesine geçiyordu. Akdeniz'deki bu "küçük savaş" deniz ticaretinin masraflarını artırarak, uzun vadede Atlantik'in denizci uluslarına yararlı oluyordu. Kısa vadede ise daha büyük komploların arka planındaki kuru gürültüden ibaretti.

Avrupa denizlerindeki büyük meseleler, kuzeyin ana rotalarında ticari üstünlük için savaşmak ve Hıristiyanlıkla Müslümanlık arasındaki mücadele gibi üst üste binen iki alanda çekişme konusu olmuştu. Bunlardan ilki Chioggia Savaşıyla bir süreliğine yatıştırılırken, ikincisi giderek büyük önem kazandı; ancak, önceki mücadelede muzaffer olan Venedik bunu geç anladı.

Dönüm noktası Konstantinopolis'in 1453'teki düşüşüydü. O ana kadar hiçbir Müslüman güç Akdeniz'in kuzey kıyısında önemli kaynakları olan bir üsse sahip olmamıştı ve parçalanmış olmakla birlikte Hıristiyanlar coğrafi kozları ellerinde tutuyordu. Daha sonra Türkler, ana rotalar üzerinde hâkim bir konumdan, İstanbul'un tersaneleri ile silahhanelerini Anadolu ve Karadeniz'in uçsuz bucaksız orman ve maden kaynaklarıyla besleyebildi. Osmanlılar çok geçmeden Doğu Yunanistan'daki Venedik mevzilerine saldırmaya başladı ve Venedik 1463-1479 savaşında Negroponte'den [Eğriboz] atıldı. Sahne büyük bir hesaplaşma için hazırdı.



## Chioggia Kuşatması, 1379-1380

Yıllar önce Almanya'da geliştirilen bu yeni bela, top, İtalya'ya ilk kez Venedikliler tarafından 1380 yılında Cenevizlilere karşı savaş sırasında getirilmişti. Venedikliler o savaşta denizde yenilmiş ve Chioggia'nın kaybından o denli sarsılmıştı ki, galipler ne şart koşarsa koşsun kabul ederlerdi.

Francesco Guicciardini

Barutun Avrupa'da piroteknik[8] bir garabetten ciddi tahrip edici potansiyeli olan itici bir maddeye dönüşmesinin erken dönem tarihi karanlığa gömülüdür. Bu konuda ilk güvenilir bilgimiz, barut imalatında, top dökümünde ve taktiklerde 1420'lerden itibaren görülen, mevzi savaşında bir devrim yaratmak üzere sinerjik bir etkiyle birleşen gelişmelerle ilgilidir. O ana kadar hastalık, açlık ve ihanet dışında her şeye karşı güvenli olan istihkâmlar, sur bedenine karşı batarya halinde ateşlenen top gülleleriyle kaygılandırıcı bir sıklıkla yıkılıyordu. O ana kadar bir güvenlik kaynağı olan yüksek surlar bir zafiyet kaynağı haline gelmişti ve artık yalnızca hendeği doldurmak için moloz sağlamaya yarıyorlardı. Bu devrimi Fransa'yla ve Yüz Yıl Savaşı'nı sona erdirmek üzere İngilizleri Normandiya'daki müstahkem mevkilerinden toplarıyla söküp atan Bureau biraderlerin reformlarıyla ilişkilendiririz; ama söz konusu devrimin temel unsurları 15. yüzyılın ortasına gelindiğinde İberya, Fas, Almanya ve Osmanlı topraklarını etkisi altına almıştı. Gerçekten, devrimimizin en dramatik tezahürü Konstantinopolis'in 1453'te Osmanlı toplarına boyun eğmesiydi.

Bütün bunlar epeyce açıktır, ama yine de sorular doğurur; çünkü Bureau'ların Konstantinos'un surlarında gedik açan topları ve bombardları olgun bir teknolojinin ürünüydü. Söz konusu teknoloji, gelişme çağında, onu olgunlaştırmak için gerekli önemli giderleri haklı çıkaracak ciddi bir potansiyel sergilemiş olmalıydı. Soru, bunun ne zaman ve nerede olduğudur. 1530'larda yazan tarihçi Guicciardini, Chioggia Kuşatması'nın topun İtalya'da büyük ölçekli ilk etkili kullanımını temsil ettiğine inanıyordu. Bulgular onu destekliyor ve topların daha önce benzer bir ölçekte ya da kıyaslanabilir stratejik sonuçlarla yalnızca İtalya'da değil, Avrupa'da da kullanılmadığını açığa vuruyor.

1378'den 1381'e kadar süren Chioggia Savaşı, Cenova ile Venedik arasında 1253'te başlayan bir dizi savaşın dördüncüsüydü ve denizci İtalyan cumhuriyetleri arasında, Akdeniz'in kuzey kıyıları boyunca uzanan ticaret güzergâhlarının denetimi için sürdürülen çoktaraflı bir mücadelenin sonuna işaret ediyordu. Tehlike altında olan, lüks mallarla –köleler, balmumu, bal, şeker, değerli dokumalar ve hepsinden önce baharat– ve fiyatı uygun olduğunda ya da safra niyetine gerek duyulduğunda kereste, buğday, bakır, kalay, şarap, tuz, şap ve yün gibi yüksek değerli dökme mallarla yapılan zengin bir ticaretti. Mücadele, Haçlı seferlerinin teşvik ettiği ticaretteki yükselişle ciddi olarak başlamış ve 1200'lerin ortasından itibaren İtalyan ticari devrimiyle yoğunlaşmıştı. Venedik, Amalfi, Napoli, Piza ve Cenova, duruma bağlı müttefikler ya da ihtiyatlı rakipler halinde veya açık savaş durumunda servetin akışını denetlemek için mücadele ediyordu. Çatışmanın giderek büyüyen ölçeği küçücük Amalfi'yi 11. yüzyılda yarışma

8 İçinde, yanarken bir duman veya parlak bir ışık meydana getiren kimyasal maddeler bulunan ve işaret vermek veya geceleyin bir sahayı aydınlatmak için kullanılan mühimmat –ç.n.

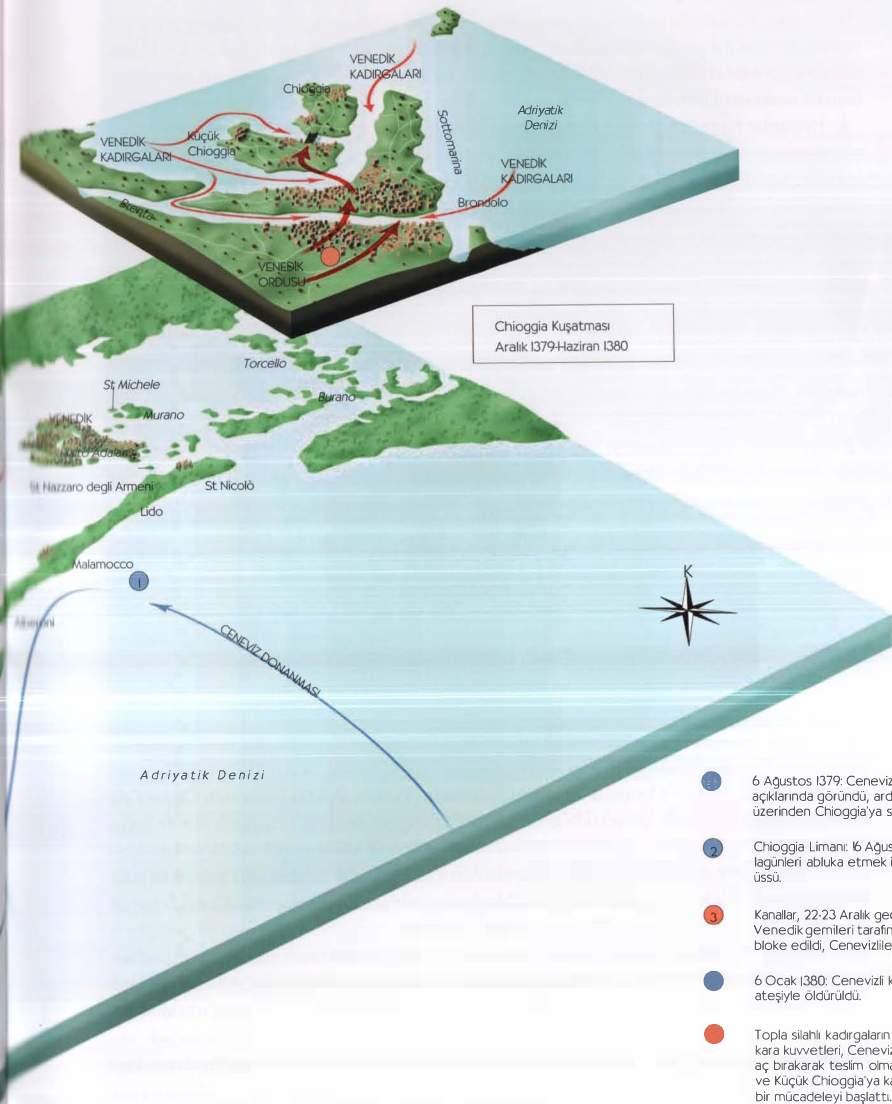
dışına itti; Napoli 13. yüzyılda Hohenstaufen [hanedanının] hâkimiyeti altında karasal bir krallığın başkentine dönüştü; Pisa 1284'te Meloria'da Cenevizliler karşısında belini büken bir yenilgiye uğradı ve ardından limanı alüvyonla dolduğu için saf dışı oldu. Geride acımasız bir rekabet içindeki Venedik ile Cenova kaldı.

Venedik-Cenova savaşları, Avrupa ve Akdeniz dünyasında çok önemli değişikliklerin yaşandığı bir dönemde vuku buldu. Bu savaşlar Yüz Yıl Savaşı'nın ilk yarısını, veba salgınını, Papalığın din dışı gücünün pekişmesini ve Fransa kralları elindeki seksen yıllık esaretini, Batı Akdeniz'de Aragon İmparatorluğu'nun yükselişini, Hansa Birliği'nin büyümesini ve Osmanlıların Anadolu ve Balkanlar'da yerini sağlamlaştırmasını kapsayan bir döneme yayılıyordu. Venedik-Cenova savaşları bir hayli ilginçtir, çünkü yalnızca belirtilen ekonomik, demografik ve politik değişiklikleri değil, savaş ve denizcilikle ilgili en azından eşit öneme sahip değişiklik-




**Chioggia Kuşatması**

Venedik'in, 6. yüzyıldaki yarı efsanevi kuruluşu ile 1797'de Napoléon'un eliyle nihai tasfiyesi arasında yok edilmeye en yakın olduğu an Chioggia Savaşı'yla gelip çatmıştı. Cenevizliler görülmemiş bir cüretkârlıkla sıkı bir ablukaya aldıkları ada cumhuriyetini açlığa mahkûm etmeye çalıştı. Kadırga filoları sınırlı dayanıklılık gücüne sahip olduğundan normal şartlarda etkili bir abluka düzenlemekten acizdi, ama Rialto'nun eşiğindeki Chioggia'nın zaptı Cenevizlilerin bunu yapmasını mümkün kıldı. Venediklilerin verdiği -aynı derecede gözü pek- karşılık ise bu çizimde gösteriliyor.




Chioggia Kuşatması
Aralık 1379-Haziran 1380

- 6 Ağustos 1379: Ceneviz donanması Lido açıklarında göründü, ardından güneyde Brondolo üzerinden Chioggia'ya saldırdı.
- 2 Chioggia Limanı: 16 Ağustos'tan 23 Aralık'a kadar lagünleri abluka etmek için kullanılan Ceneviz üssü.
- 3 Kanallar, 22-23 Aralık gecesi taş doldurulmuş Venedik gemileri tarafından başarıyla bloke edildi, Cenevizliler kapana kısıldı.
- 6 Ocak 1380: Cenevizli komutan Venedik topçu ateşiyle öldürüldü.
- Topla silahlı kadırgaların desteğindeki Venedik kara kuvvetleri, Cenevizlileri tecrit etmek ve aç bırakarak teslim olmaya zorlamak için Brondolo ve Küçük Chioggia'ya karşı tabya tabya bir mücadeleyi başlattı.

leri de içerir. Bu süreçte, karada siyasi gücünü at üzerinde çarpışmadaki becerilerine borçlu olan; feodal yükümlülük altında hizmet eden; emsallerini fidye için tutsak almaya çalışan; mızrak, gürz ve kılıçla savaşan zırhlı silahşor, muharebenin efendisi olarak yerini alt tabakadan savaşçıya bıraktı: Bunlar para için, can almak üzere ve yaya savaşıyor, giderek menzilli silahlarla uzaktan öldürüyordu.

İtalyanlar bu gelişmelere yürüttükleri *condottiori* [paralı asker] savaşları için İngiliz ve İsviçreli paralı askerler –uzun yaylı okçular, teberli ve kargılı savaşçılar– kiralayarak dolaylı biçimde katıldı; söz konusu savaşlarda atlı silahşor geleneksel önemini koruyordu. Bununla birlikte denizci İtalyan cumhuriyetleri karadaki gelişmeleri öngörerek gemilerini ve ticarethanelerini savunmanın etkili bir yolu olarak tam zamanında arbalete yöneldi. Avrupa'nın seçkin şövalye zümreleri, silahlı şiddet alanındaki tekellerine bir meydan okuma saydıkları arbalete karşı direndi (Alman İmparatoru III. Konrad [hük. 1138-1152], arbalet kullanımını ölüm cezası koyarak yasaklıyordu), ama feodalizmin İtalya'daki kökleri derin değildi ve Haçlı seferleri dönemine gelindiğinde Pisalı, Cenevizli ve Venedikli arbaletçiler etkinlikleriyle ün salmıştı. İtalya'da da kara ve deniz savaşı konusundaki tutumlarda garip bir bölünmüşlük söz konusuydu. Kara savaşlarını sözleşmeyle paralı askerlere yüklemekten bir hayli memnun olan kent devletleri, deniz savaşındaki gelişmelerin ön safında yer alıyordu. Gerçekten, Akdeniz ticaretinde 1200'lerin ortasından beri görülen artış, silahlardaki değişikliklere, özellikle arbaletin yaygın olarak benimsenmesine ek olarak navigasyon ve gemi tasarımındaki ilerlemelere bağlıydı.

Venedik-Cenova savaşları yalnızca sonunda kesintiye uğrayan, kayda değer bir stratejik ve operasyonel süreklilik gösterir. Her kent düşman kıyılarını ve ticaretini talan etmek için kadırga filoları gönderiyor, her iki taraf da gemilerini konvoy haline getirerek karşılık veriyordu. Özellikle zengin konvoylara saldırmak ya da onları korumak üzere savaş filoları gönderiliyor, ama nadiren belirleyici bir sonuç alınabiliyordu. İlk üç çatışma ekonomik yıpratma amaçlı uzatılmış savaşlardı. Dördüncüsü de aynı şekilde başladı, ama bitişi çok farklı oldu.

Dördüncü Venedik-Cenova Savaşı, Bizans tahtının vâris seçiminden ve Kıbrıs'ı denetim çabalarından kaynaklandı. Olaylar 1377'de, Venedik kuvvetleri, Cenevizlilerin Çanakkale Boğazı'nın kilidi olan Tenedos'u [Bozcaada] ele geçirme girişimini boşa çıkardığında son haddine vardı ve iki kent ertesi baharı birbiriyle savaş halinde karşıladı. Cenova, araya giren ayları Macaristan Kralı Lajos ve Venedik'in müzmin düşmanı Padova Dukası Francesco Carrera'yla ittifaklar kurarak verimli bir şekilde geçirmişti. Başlangıçta denizde inisiyatifi elinde tutan Venedik'in filosu, popüler ve karizmatik Amiral Vettor Pisani'nin komutasındaki on kadırgasıyla (vebanın kötü sonuçlarından sonra harekâtların ölçeği küçük tutulmuştu) benzer büyüklükteki bir Ceneviz kuvvetini 30 Mayıs 1378'de Anzio açıklarında mağlup etti. Ceneviz büyük kayıp verdi ve takip eden kargaşada doge tahttan indirildi.

Pisani'ye, itirazlarına rağmen Dalmaçya kıyısındaki Pola'da kışlaması emredildi. Ertesi bahar, Luciano Doria'nın komutası altındaki yeniden kurulmuş yirmi iki kadırgalık Ceneviz filosu Pisani'yi burada buldu. Kadırgaların sayısı bakımından şanslar eşit olsa da, Pisani'nin gemileriyle adamlarının durumu kötüydü. Doria 6 Mayıs 1379'da Venediklileri muharebeye zorladı, savaş başlayıncaya kadar da bir ihtiyat kuvvetini gözlerden sakladı. Pisani en iyi kadırgalarını Cenevizlilerin merkezine doğru şiddetli bir hücuma kaldırdı ve Doria'yı öldürdü, ama Ceneviz ihtiyatları gidişatı tümüyle değiştirdi. Venedik on beş kadırga kaybetti ve 2.400 esir verdi; felç edi-





Doge Andrea Contarini'nin, Cenevizlilerin Chioggia'da teslim olmasını takiben Venedik'e muzafferane geri dönüşü. Paolo Veronese tarafından olaydan iki yüzyıl sonra resmedilen tablo, zafer kazanmış Venedik'in hatırlanan önemini güçlü bir duyguyla aktarıyor.

ci bir darbeydi bu. Pisani kurtarabileceğini kurtarıp altı kadırgayla çarpışa çarpışa kendine yol açtı. Ardından senato tarafından ülkesine dönmesi emredilerek yargılandı ve kaybedilmiş bir muharebeden kaçan komutanlar için ölüm cezası öngören bir yasaya göre mahkûm edildi. Oysa yenilgiyle yüz yüze geldiğinde durumu kurtarmaya çalışmış olduğu belliydi, dolayısıyla yargıçların lehte ve aleyhte oyları birbirine yakın çıkıyordu. Pisani, kuşkusuz kısmen popülerliğinden dolayı idam edilmek yerine hapsedildi. Venedik, 10 Haziran'da Carlo Zeno'nun komutası altında iyi donanımlı beş kadırgalık bir filoyu Ceneviz Riviyera'sını talan etmesi için gönderdi.

Veneddiklilerin yenilgi karşısındaki tepkisi gelenekseldi. Cenevizlilerin zaferi karşılama tarzı ise bambaşkaydı. Yeni Ceneviz komutanı Piero Doria, yazı Adriyatik'te, ele geçirilen Venedik kadırgalarını yeniden donatmak ve kendi kuvvetine katmakla geçirdi; 6 Ağustos'ta kırk sekiz kadırga ve dört kalyonla Lido açıklarında peyda oldu. Venedikli kronik yazarı Da-

Venedik'in Ceneviz mevzilerini Chioggia ile sınırlandırmasını gösteren bir 16. yüzyıl tablosu. Olaydan çok sonra resmedildiği halde ayrıntılar inandırıcıdır. Muharebe alanındaki sıkışıklık dikkat çekicidir. Chioggia kuşatması ve karşı kuşatma harekâtı, acımasızca yürütülen amfibik çarpışmalar içeriyordu.

niele di Chinazzo'nın kelimeleriyle, [gemilerin] "hepsi de çok iyi silahlanmıştı." Venedik, Lido'yu tahkim ederek, kanal işaretlerini kaldırarak ve kanalları zincirli engellerle kapatarak panik içinde karşılık verdi. Zeno'nun geri çağrılması için emirler gönderildi. Derken Doria, Venedik'in gücünü can evinden vurarak boğazını sıkabileceği bir abluka üssünü zaptetmek niyetiyle, kuvvetlerini lagünlerin güney ucundaki Chioggia limanına karşı harekete geçirdi.

Lagünleri karadan kuşatan Padova ve Macar kuvvetleriyle buluşan Cenevizliler, çarpışarak sırayla Brondolo ve Küçük Chioggia'ya girip 16 Ağustos sabahı Chioggia'ya hücum etti. Akşam indiğinde Macaristan, Padova ve Cenova bayrakları kent meydanında dalgalanıyor, Ceneviz bombardlarıyla mancınıkları ise Chioggia'ya denizden yaklaşan yolları savunuyordu. Yıkımla karşı karşıya gelen Venedik antlaşma talebinde bulundu. Doria, ilk önce San Marco Meydanı'ndaki sütunlarının üstündeki ünlü bronz atlara gem vuracağıyla böbürlenerek, görüşme önerilerini geri çevirdi. Her kaynağı seferber etmeye çalışan Onlar Konseyi, komutanlığa atadığı kibirli patrisyen Thaddeo Giustiniani'nin emrinde hizmet etmeye karşı yaygın bir itirazla ve halkın Vettor Pisani'nin hapisten çıkarılması talepleriyle karşılaştı. Aşama aşama boyun eğip Pisani'yi önce serbest bıraktılar, ardından yaşlı Doge Andrea Contarini'nin yanına komutan yardımcısı atadılar. Bütün bunlar zaman aldı. Bu arada abluka sürüyordu. Kış geldiğinde Venedik fiilen tecrit edilmişti.

Pisani'nin önderliğinde dikkatle hazırlanan Venedikliler her şeyi tek bir darbeye bağlamıştı. 22 Aralık'ta gece karanlığı çöktüğünde –yılın en uzun gecesiydi– bir şaşırtmaca olarak Brondolo'ya saldırdılar. Suyollarına ilişkin üstün bilgilerinden azami avantaj sağlamak için karanlıktan yararlanıyorlardı. Yedekte çekilen taş dolu kokeler, Chioggia'yı Adriyatik ve lagünlerle birleştiren kanalların ağızlarında batırıldı. Cenevizliler Brondolo'ya yapılan hücumu geri püskürttü; ama ağaran gün yenilgilerinin boyutunu açığa vuruyordu: Kanallar kapatılmıştı ve kuşatmacılar artık kuşatılmış durumdaydı. Venedik zaferiyle taçlanan Carlo Zeno 1 Ocak 1380'de, Cenova ticaretine büyük hasar verdikten sonra, iyi silahlanmış on dört kadırgayla muzafferane bir edayla geri döndü.

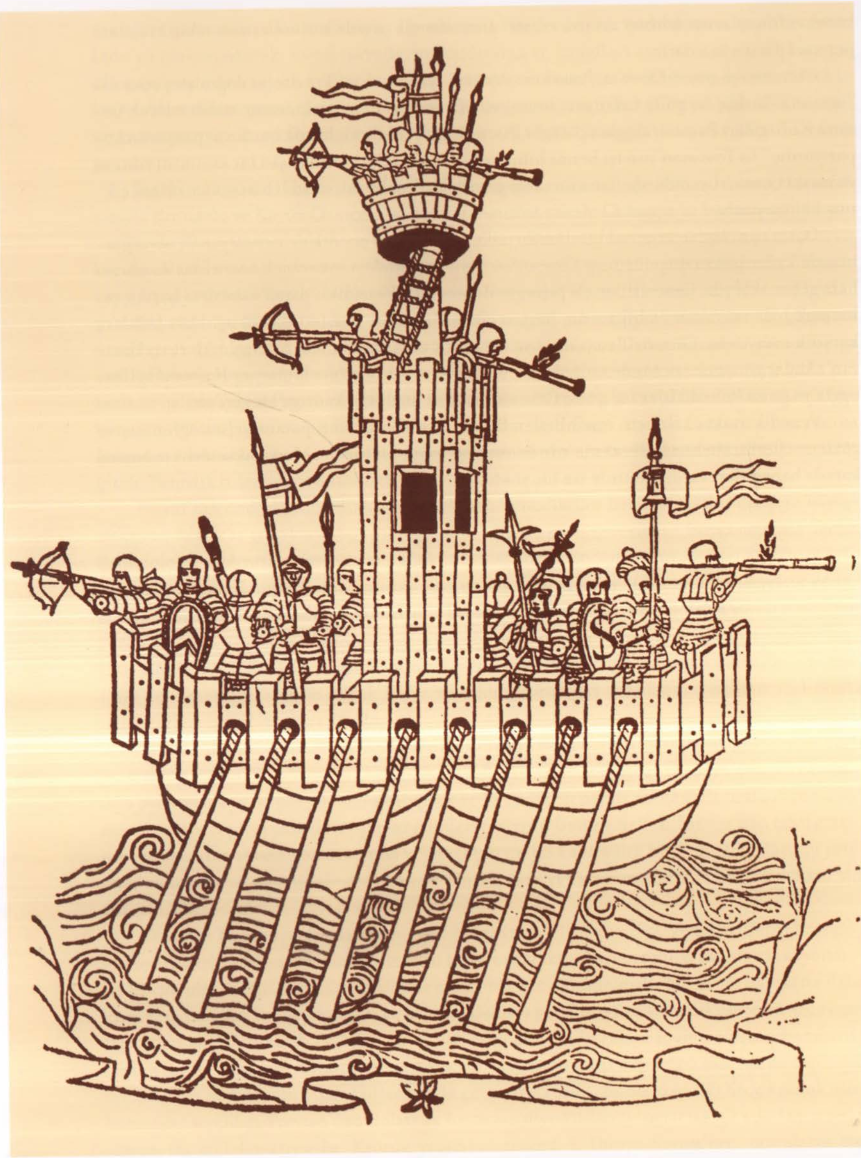
Gel gelelim savaş henüz bitmiş değildi. Cenevizliler beceri ve kararlılık göstererek karşılık veriyor, kanalları koruyan Venedik tabyalarına taarruz ediyor, taş dolu kokeleri yerinden oynatmaya ya da parçalamaya çalışıyor ve Venedik'in paralı asker saflarında ihanete yol açsınlar diye cepleri para dolu ajanlar gönderiyorlardı. Üstüne üstlük, Sicilya'dan tahıl getirmek üzere Giustiniani komutasında yelken açan on iki kadırgalık bir Venedik filosunu yenmiş, kadırgaların altısını ele geçirmiş ve Giustiniani'yi esir etmişlerdi. Venedik açlıkla yüz yüzeydi.

Chioggia Kuşatması üst üste binen iki harekâta ayrılıyordu: İlki, Venediklilerin Brondolo boyunca tabya tabya sökülüp atılmasını içeriyordu; ikincisi, çevredeki kanallarla suyollarına hâkim olmak için aralıksız sürdürülen amfibik bir mücadeleydi. Bu ikinci harekâtta daha küçük, manevrası kolay tekneleri ve sahip oldukları yerel bilgiler Venediklilere büyük avantaj sağlamıştı. Daniele di Chinazzo'nun belirttiği gibi, kadırgalara monte edilmiş bombardlardan da iyi yararlanıyorlardı. Keza karadan yürütülen silip süpürücü taarruz da topların, özellikle iki bombardın etkili kullanımıyla göze çarpıyordu. Bunlardan ilki 66,5 kiloluk, dökümünün yapıldığı Treviso'dan dolayı *la Trevisana* diye anılan ikincisi ise 93 kilodan az çekmeyen taş gülleler atıyordu. Kronik yazarının tasviri, I. Dünya Savaşı'nın, tabyaların top bombardımanlarını, birbiri ardına arbalet ateşi altında piyade hücumlarının takip ettiği siper savaşlarını hatırlatır.

Chinazzo'ya göre 6 Ocak'ta, "merkeze dönen" –yani kuzeye, Treviso'ya doğru ateş açan– *la Trevisana* "birkaç taş gülle fırlatıyor, sonuncusu Brondolo'nun çan kulesine isabet ederek Cenova Kadırgaları Başamirali olan paragöz Piero Doria'yı öldüren büyük bir duvar parçasını koparıyordu." *La Trevisana*'nın işi henüz bitmemişti: 22 Ocak'ta surun başka bir kesimini yıktı ve yirmi iki Cenevizliyi öldürdü. Barutlu savaş gereci, tarih sahnesine ciddi bir oyuncu olarak çıkmış bulunuyordu.

Doria'nın ölümü duygusal bir dönüm noktasıydı, ama Venedik de neredeyse Ceneviz garnizonu kadar bitkin düşmüştü ve Ceneviz'in ikmal maddeleri tükenmek üzere olsa da parası hâlâ geçer akçeydi. Cenevizliler çarpışmaya devam etti. Venedikli paralı askerleri baştan çıkarmak hâlâ mümkün olabiliyordu; baştan çıkıyorlardı da. Bazıları da yol açtıkları belalara karşılık asılıyordu. Cenevizliler çaresiz ve bir parça ekmeğe muhtaç hale geldikleri 19 Haziran'a kadar görüşme talebinde bulunmadı; iki gün sonra da teslim oldular. 24 Haziran'da Chioggia'ya giren Venedikliler ise 4000 Cenevizli esir ve on dokuz kadırga ele geçirdi.

Venedik ayakta kalmıştı, önemli olan buydu. Üstelik barutun potansiyelini öğrenmiş ve göstermişlerdi. Hiçbiri *la Trevisana*'nın üstün başarısı denli çarpıcı olmamakla birlikte bunun karada habercileri vardı, denizde ise hiç yoktu.



# İKİNCİ BÖLÜM

## DENİZ SAVAŞININ SİLAHLARI 1300-1650

Savaşa İlişkin 1460 Tarihli Eserden Bir Resim (Roberto Valturio, *De Re Militari*). Gemi naif bir şekilde çizilmiş, ama silahlarla araç gereç inandırıcı biçimde resmedilmiştir. Bu resim dönemin Avrupa savaş gemilerindeki muharip birliklerin silahlarıyla araç gereçlerinin gerçekçi bir kesitini temsil eder. Arbaletler henüz yeni yeni ateşli silahların meydan okumasına maruz kalıyordu. *El culverin*'i kullanan topçular silahlarını omuz üstünden ateşliyor, bu da silahın geri tepme ve tahrip gücünün düşüklüğü anlamına geliyor. Daha soyut bir anlamda, çizim gemiden gemiye çarpışmaların, daha yukarıda olmanın önemli taktik avantajlar sağladığı karadaki kuşatma savaşının hücumlarına ve merdivenle saldırılarına yakından benzediği fikrini doğru bir şekilde aktarıyor.

# Deniz Savaşının Silahları 1300-1650

Önceki bölümlerde, denizdeki silahlı çatışmanın barut çağının başlangıcındaki temel değişkenleri ele alındı ve stratejik sonuçlara ulaşmak için taktik vasıtaların nasıl uygulandığını göstermek üzere örnek olay incelemeleri kullanıldı. Başından sonuna kadar, bu taktik vasıtaların büyük ölçüde teknoloji tarafından belirlendiğini kabul ettik. Bu varsayımı benimsemek coğrafi ve iktisadi etkenlerin önemini azaltmaz; çünkü eldeki görev için hangi teknolojilerin en uygun olduğunu belirlerken coğrafya çok işe yarar; bu, özellikle gemilerle ilgili olarak gün gibi açıktır ve ekonomi hangi teknolojilerin ne ölçüde kullanılacağını belirler. Teknoloji, sosyal ve kültürel bağlamından ayrılmış olarak da düşünülemez. Madalyonun arka yüzüne gelince, deniz savaşı teknolojilerinin tahlilinin, bu diğer etkenlerin devreye nasıl girdiğine dair bize çok şey söyleyebileceğini görürüz. Sonraki bölümler gemileri konu alıyor, burada ise silahları işliyoruz.

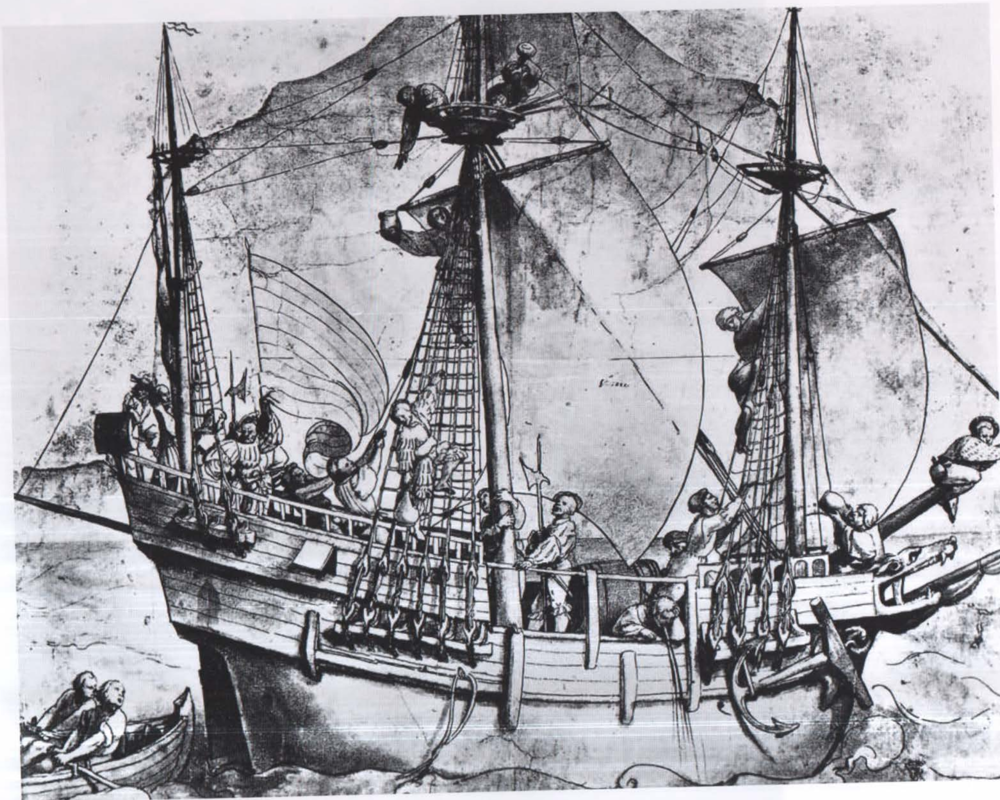
Savaş kadırgası 1510'larda ağır toplar için etkili bir platform haline gelmişti (Chioggia normal durumdan bir sapmaydı), kalyonun ise başlangıçtan beri böyle olması düşünülmüştü. Bu gelişmeler bireysel silahların öneminde bir azalmayı yansıtıyordu. Değişmenin ana itici gücü baruttu, gel gelelim bunun gelişmesi çok basit ve doğrudan bir şekilde olmamıştı.

Bordalama, barutun ortaya çıkmasından önce deniz savaşında zafer kazanmanın tek güvenilir yoluydu ve daha sonra da uzun bir süre tercih edilen yol olarak kaldı. Bu, kesici silahlarla yakın çarpışmanın ve seçilen silahların coğrafi ve kültürel sınırların ötesinde dikkat çekici bir şekilde birbirine benzemesi –kılıçlar ve çeşitli türde sırıklı silahlar, en yaygın olarak yarım mızrak, kargı ve teber– anlamına geliyordu. Zırh büyük avantajlar sunuyor, zırhlı silahşorlar savaş gemileri mürettebatının önemli bir kısmını oluşturuyordu. Kesici silahlar genellikle kıyıda kullanılanlardan daha kısa ve daha kullanışlıydı, zırh da daha hafifti, ama farklar büyük değildi ve savaş gemileri sık sık bütün levazımatıyla askeri birlikleri naklediyordu. Ortaçağın Akdeniz savaş kadırgasının önce ve en başta bir bordalama platformu olarak hizmet vermesi planlanmış ve 14. yüzyıla gelindiğinde kurt denizciler, sonraki üç yüzyıl boyunca kayda değer ölçüde istikrarlı kalan bir bireysel silahlar karışımı üzerinde uzlaşmıştı. Ming imparatorlarının donanmalarının yok olmasına göz yummasından sonra Asya denizlerinde savaş gemisi tasarımında (Kore'nin kaplumbağa gemileri tam bir istisnaydı) aynı derecede bir uzmanlaşma hüküm sürmemiş görünüyor, ama aynı taktik mülahazalar orada da geçerliydi.

Fırlatılan mızraklarla savlecanların[1] dışında tek tek menzilli silahlara dönecek olursak, keskin bölgesel farkların ve daimi değişimin karşısında yukarıda belirtilen süreklilik ve nispi benzerlik ortadan kalkar. 14. yüzyılın sonuna gelindiğinde Avrupa denizlerinde ve muhtemelen Asya denizlerinde de en önemli menzilli silah arbaletti (ne de olsa bir Çin buluşuydu). Bu onun yalnızca hem kısa hem orta menzilde ölümcül olmasından değil, kullanımının çabucak öğrenilebilmesinden ve ciddi askeri yaylardan farklı olarak büyük fiziki güç gerektirmemesinden kaynaklanıyordu. Arbaletin yarattığı sorunlar, yani hata payının yüksek ve atış sıklığının düşük oluşu, denizdeki çatışma şartları tarafından dengeleniyordu. Arbaletçiler karada hücum eden süvariye karşı savunmasızken, gemilerin küpeşteleri ile yan taraflarına asılan bir dizi kalkan (*pavisade*) onları koruyor ve yaylarını germeleri, fırsat kollamaları, ardından da oklarını fırlatmaları için zaman tanıyordu. Kişisel zırhlardaki gelişmelere karşılık olarak Avrupa arbaletlerinin gücü sürekli arttı ve aşağı yukarı 1370'dan itibaren ahşap ve boynuzdan oluşan arbaletler yerini çeliğe bıraktı. Uzayan menzilin ve artan öldürücü gücün, daha fazla karmaşıklık ve daha yüksek maliyet gibi bir bedeli de vardı.

1 Savlecan: Cirit değneğini andırır bir silah (İng. javelin) –ç.n.





Genç Hans Holbein'ın y. 1532 tarihli resmi, bir önceki resmin tarihinden bu yana deniz savaşında vuku bulan muazzam değişiklikleri yansıtır. Sanatçı insanların boyutunu abartmış olsa da tekne –küçük bir gemi– gerçekçi çizilmiştir. Çanaklıklar kompozisyona hükmetmiyor ve teberlerin azlığı, güverteye yerleştirilen, kıç kısmındaki kapaklı top lombarınca temsil edilen güçlü savaş gereçlerinin artan önemini ima ediyor. Küpeştenin üstünden kusan talihsiz kişi deniz savaşının başka bir değişmez yanını örnekliyor.

Elde taşınabilir ateşli silahlar 1300'lerin ortasında boy gösterdi; ama arbalete ciddi olarak meydan okumaya ancak bir yüzyıl sonra, Almanya'da etkili ateşleme mekanizmalarının geliştirilmesiyle başlandı. Bir sonraki büyük teknik ilerleme, İtalya Savaşları (1494-1559) sırasında İspanyollar, hücum eden Fransız silahşorlarını ve İsviçreli mızrakçıları güvenilir bir şekilde durdurma konusunda arbaletin yetersizliğine çözüm bulmak için güçlü dipçikli silahlar geliştirdiğinde ger-



Bordalama ve [düşman gemisine] girme denizde geçerli bir taktik olarak kaldığı sürece, bireysel silahlar karadakilerden aslında farklı değildi. Sağda görülen silahlar geç 15. yüzyıl ve erken 16. yüzyıl Avrupa silahlarının tipik örnekleridir.

1483 tarihli bir İsviçre kroniğinden alınma bu resim, dönem silahlarının kullanımını ve neler yapabildiğini aktarır. Bireysel ateşli silahların önemi artmakta olsa da gücü hâlâ sınırlıdır.

çekleşti. İspanyol arbaletleri ile fitilli arkebüzlerin atası olan *escopeta*, kabaca arbaletle başa baş bir şekilde 1500'e kadar var oldu. Bundan sonra, arkebüz Avrupa'daki İspanyol askeri kuvvetlerinde arbaleti çabucak yerinden etti ve sırasıyla onun yerini de kısmen, daha ağır ve daha güçlü bir ateşli silah olan misket tüfeği aldı. Söz konusu tüfek, arkebüz ve arbaletin 91 ile 137 metre arasındaki menzillerine karşılık 275 ile 457 metre dolayında çok daha etkili bir menzile sahipti.



Avrupa'nın taktik senaryolarının ihtiyaçları İspanyolları bireysel ateşli silahlar geliştirmeye itiyordu. *Conquistador*'lar [fatihler] hafif arbaletleri, İspanyol piyadesinin Avrupa'da bu silahı terk etmesinden çok uzun süre sonra da Amerika'nın yerlilerine karşı etkin bir şekilde kullandı ve arbaletler Atlantik'i aşan İspanyol ticaret gemilerinin güvertelerinde bir yarım yüzyıl daha gerekli görüldü. Üstelik sosyal ve kültürel etkenler de işin içine giriyordu.



Neredeyse döneme ait bir resimli yazmada 1378 Mortagne Kuşatması. Bireysel menzilli silahlar içinde uzun yaylar ile arbaletler baskın olsa da, çekme gücüne dayalı mancınıkların (trebuchet) yerini kanonlar aldı. Kuşkusuz, bu kısmen büyük bir karşı ağırlıklı trebuchet imal etmek için gerek duyulan yüksek kaliteli muazzam kereste miktarından kaynaklanıyordu. İstihkâmların büyük ölçüde merdivenle taarruz girişimlerine set çekmek için tasarlandığı belli oluyor.

Fransızlar bireysel ateşli silahları benimsemekte yavaş davranmış, 1600'lara kadar arbalete bağlı kalmıştı. Tam tersine, Osmanlı Türkleri bireysel ateşli silahları hevesle bağrına basıyor ve onlara direnen Mısır Memlûklarını deviriyordu; Japonlar ise 1540'larda Avrupalı tacirlerce Japonya'ya sokulan arkebüzü hızla benimsedi.

Bununla birlikte, ateşli silahlar ilgilendiğimiz dönemde başta gelen bireysel menzilli silahlar değildi. Bu paye, enikonu geliştirilmiş askeri yay'a, yani uygulamada 45-80 kiloluk bir güçle kulağa doğru çekilen ve levha zırhı delip geçebilecek bir ok atan silaha aitti. Bu yaylardan yalnızca üçü ortaçağ döneminde de varlığını sürdürüyordu; bunlar geriye eğik bileşik Türk-Moğol yayı, İngiliz uzun yayı ve Japon samuray yayıydı. Hünerli ellerde hepsi arbalet, arkebüz

ya da misket tüfeğinden çok daha hatasızdı ve çok daha yüksek bir atış sıklığına, önemli ölçüde daha uzun etkin menzillere sahiptiler. Burada belirleyici olan "hünerli eller"di, çünkü bu silahların kullanımı muazzam kuvvet ve yıllara dayalı bir tecrübe istiyordu. Hepsi, kullanıcılarının hayat tarzının ve topluluklarındaki sosyal dokunun ürünleriydi. Uzun yayın 16. yüzyılda ortadan kalkmasının sebebi bir silah olarak noksanları değil, çiftçi okçunun[2] hayat şeklinin ortadan kalkmasıydı. Yalnızca Osmanlılar ve daha küçük ölçekte Venedikliler, geriye eğik bileşik yayın kullanımında ustalaşmayı göçebe atlı okçunun kabile hayat tarzının ötesinde teşvik etmekte başarılı oldu.

Uzun yay denizde kahredici derecede etkili olabilirdi (Sluys Muharebesi'nde ortalığı kasıp kavurmuştu), ama çiftçi okçu grubunun daralmasıyla birlikte onun da önemi azaldı. Bizans'ın 1071'de Malazgirt'teki yenilgisinin ardından atlı Türk okçuları Akdeniz kıyılarına ulaştı ve çok geçmeden deniz yoluyla saldırı düzenlemeyi öğrendi; ama bileşik yay Müslümanların elinde ancak Konstantinopolis'in 1453'te düşmesinden sonra Osmanlı iktidarının pekişmesiyle önemli bir bahriye unsuru haline geldi. Okçular hedefli atışlarda yüksek bir isabet oranına erişmekte başarı gösteriyordu ve ne arbaletin, ne arkebüzün boy ölçüşebileceği menzillerde etkiliydiler, ama dik duracakları, yaylarını gerip oklarını atacakları bir açık alana gerek duyuyorlardı. Arkebüz ile misket tüfeği ise tersine, küpeştelerin üstünden ve açıklıkların arasından ateş etmek bakımından kullanışlıydı ve arkebüz bilyeleri kısa mesafelerde kalkanlar (*pavisade*) ile ince tahta kaplamaları oklardan daha iyi delip geçiyordu. Misket tüfeğinin –şiddetli geri tepmesi ve ağırlığı seçkin askerlerin kullanımını sınırlandırsa da– benzersiz bir durdurucu gücü vardı. Okçuluğun ve küçük silahların karakteristik özellikleri tamamlayıcıydı: Venedikliler okçuları, arkebüzcüler silahlarını yeniden doldururken onları korumaları için kullanıyordu ve Kuzey Afrika kalyatalarında ise savaşçılar zaman zaman hem bileşik yay, hem misket tüfeği taşıyordu.

Konstantinopolis'i 8. yüzyılda Araplardan kurtaran efsanevi Rum ateşi dışında, barutun ortaya çıkmasından önce mürettebat tarafından kullanılan bahriye silahları ikincil öneme sahipti; Rum ateşinin sırrı ise ortaçağda kayıplara karışmıştı. Asya'ya gelince durum farklıydı: Sung bahriyesi 1160'larda yanıcı savaş malzemesi ve bomba atmak için mancınık kullanıyordu. 1393'e gelindiğinde, Ming savaş gemilerine "namluları pirinç kâsesi büyüklüğünde," yani yaklaşık 4,5 kg çeken taş gülleler atan –dönemin Avrupa bahriye savaş gereçlerine göre büyük sayılacak– dört top ile daha küçük yirmi top yerleştirilmekteydi. O dönemde Avrupa denizlerinde mürettebat tarafından kullanılan en önemli silahlar, savaş kadırgalarının mahmuzlarıyla yelkenli savaş gemilerinin bordalama kancalarıydı; bunların her ikisi de yakın dövüş silahıydı. Bu bağlamda, Venediklilerin Chioggia Kuşatması sırasında gemiyle taşınan mühimmatı kullanması dikkat çekici bir farklılıktı. Bunun hemen taklit edilmemesi herhalde barutun karışımından ileri geliyordu.

Barut Avrupa'da ilk kez, esas olarak kalsiyum nitrattan meydana gelen güherçileyle bir bileşim haline getirilmiş ve özgün Çin tarifine göre elde edilmişti. Kalsiyum nitrat havadaki nemi kolayca içine çeker, bu da su üstünde kullanımına ilişkin aşikâr sonuçlar doğurur. (Çin ve Venedik bahriye topçuları barutlarını kuru tutmak için olağanüstü özen göstermiş olsa gerekir; göründüğü kadarıyla Venediklilerin bombard denen toplarla donatılmış kadırgalarını lagünlerin dışına çıkarmamış olması bu bakımdan anlamlıdır.) 1400 dolayında Avrupalı güherçile

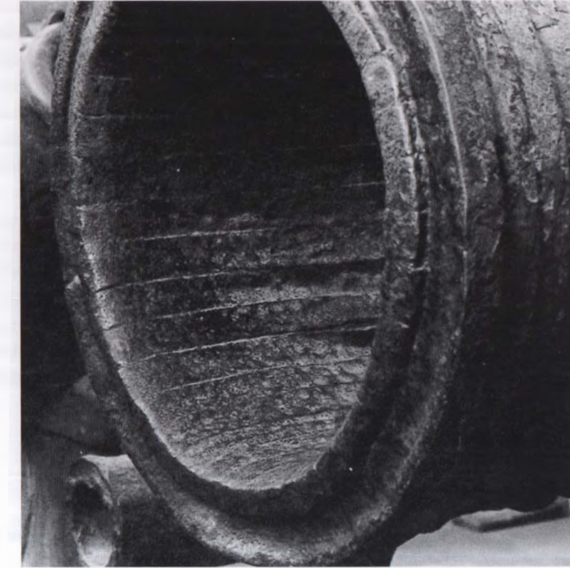
2 İng. yeoman archer –ç.n.



imalatçıları, nitrat ile kalsiyum tuzlarının ayrılmasını hızlandırmak için suda çözünen güherçileyi ağaç külüyle işlemden geçirmeyi öğrendi; böylelikle geride nemlenerek sıvılaşmayan potasyum nitrat kalıyordu.

Topların 1410'lardan itibaren gemilerde düzenli bir şekilde belirmesinin nedeni illе de bu olması bile zamanlama bunu düşündürüyor. Bu erken dönem bahriye topları dökme demir, kasnak ve çubuktan yapılan kıçtan dolma bombardlardı ve 5 ile 6 kalibre uzunluğunda namlulardan taş gülle atmak üzere tasarlanmıştı; yani namluların uzunluğu namlu iç çapının beş ya da altı katı kadardı ve barut haznelerinin çapı da namlu çapının yarısı ya da üçte biriydi. Epey küçüktüler: Şayet Warwick Roll [Rulosu] sanatçısı (bkz. s. 99'daki resimaltı yazısı) toplarla insanları aynı ölçekte çizdiyse, tasvir ettiği topların yalnızca 0,90 kg ile 1,36 kg ağırlığında mermiler attığı anlaşılır.

Böyle seyyar toplar çok da etkili değildi ve hatırı sayılı bir süre arbaletlerle birlikte varlığını sürdürdü. Bir Burgonya kadırgasındaki silahların 1445 tarihli dökümünde, *veuglaire* denen, 1,36 kiloluk bir taş gülle atan yaklaşık 1,22 m uzunluğundaki toplardan önce bir ayak üzerine monte edilmiş çelik arbaletler listelenir; bu da arbaletlerin daha etkili sayılmış olduğunu akla getirir. Bu şartlar altında gemilerin küpeşteleri menzilli silahlar karşısında etkin bir koruma sağlıyor ve daha alçaktaki düşmana ateş açan okçu, arbaletçi ve topçuların etkileyiciliğini en yüksek düzeye çıkarıyordu. Kokeler ile karakaların kasara ve çanaklıkları,[3] silahlardan ateş yağdırmaya yarayan hâkim noktalar olarak önem taşıyordu. Atılan cisimler içinde, çanaklıklara özel palangalarla kaldırılan taşlar ve dengeleyici kanatçıkları olan demir savlecanlar öne çıkıyordu. Böyle silahların 15. yüzyılın sonunda gemiler arası çarpışmada önemli bir rol oynaması, barutun kol gücü karşısında başlangıçta mütevazı bir üstünlüğü olduğuna anlamlı bir şekilde tanıklık eder.



Lizbon'daki Museu Militar koleksiyonunda yer alan dövme demirden bir bombardın ağzı, silahın kasnak ve çubuk tasarımını gözler önüne seriyor. 1518'de Goa'da dökülen bombard 90 kiloluk taş gülleler atıyordu. Çubuklar ahşap bir milin etrafında çekiçle dövülerek birleştiriliyordu; sağlamlaştırmaya yarayan kasnaklar akkor haline gelinceye kadar ısıtılıyor, çubukların üstüne geçiriliyor ve büzülürken çekiçle dövülerek yerine oturtuluyordu. Korozyon sonucu birleşme yerleri vurgulanmıştır; top yeni olduğunda bunlar gözle zar zor görülürdü.

Chioggia'dan sonra topların deniz savaşında ilk önemli kullanımı gemilerde değil, kıyı bataryalarında oldu; özellikle Türkler 1453'te Çanakkale Boğazı'nı Venedik gemilerine kapatmak için kocaman bombardlar kullandı. O tarihe gelindiğinde kara savaşı gereçleri, Felemenk, Fransa, Almanya ve Osmanlı topraklarında ağır kuşatma toplarının belirmesiyle dönüm noktasına ulaşan hızlı bir gelişme içindeydi. Aynı dönemde top dökümcüleri uzun namlulu, merminin büyüklüğünden ziyade hızını azamiye çıkarmayı hedefleyen daha mütevazı seyyar toplar ge-

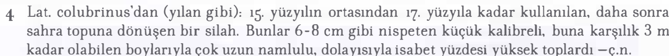
3 Yelkenli gemilerde ana direk üzerine konulan ve etrafı korkulukla çevrilmiş platform, vigla. Gözetleme yeri olan çanaklıklar savaş sırasında düşman gemilerine ok, silah ve yanan ok atmak için de kullanılırdı –ç.n.

**Arkeoloğun Sit Planı**
Portekiz'e ait Brezilya Ticaret Kumpanyası'nın (Companhia Geral do Comércio do Brasil) sancak gemisi olan Santissimo Sacramento kalyonu 1668'de Brezilya'nın Salvador kenti açıklarında battı. Dalgıçların onu bulup sit alanını yağmalamaya başladığı 1973 yılına kadar da rahatsız edilmeden kaldı. Brezilya bahriyesi duruma müdahale etti ve 1978'de bir arkeolojik kurtarma operasyonu düzenledi. Kalyonun 60 topundan 42'si açığa çıktı, bunların 26'sı tunçtu ve bu 26 toptan ikisi hariç hepsi 11 librelik ya da daha büyüktü. Bu toplar, kalyon çağının son günlerindeki okyanusaşırı savaş gemilerinin silahlarına ilişkin fiziki bulgularımızın büyük bir kısmını meydana getirir.

liştirmekteydi. Bunlardan *culverin*'lerin[4] ataları olan bazıları, dökme demirden gülleler atacak denli güçlüydü. Dokuza bir oranında bakırla kalay alaşımından dökülen tunç topların dövme demirden rakipleri karşısında üstünlük sağlamaya başlaması da aynı dönemde oldu.

Belirlenmiş bir iş için en uygun malzemelerin, boyutun, oranların ve mermilerin ne olacağı açık değildi ve çözüm üretmek zaman alıyordu. Dövme demirden savaş gereçleri fazla sermaye yatırımı gerektirmiyor, ama özellikle büyük toplar muazzam miktarda ve adamakıllı vasıflı emek istiyordu. Tunç toplar için hayli büyük bir sermaye yatırımı gerekliydi (Bakır ile kalay fiyatları demirinkinden çok daha yüksekti ve ateşe dayanıklı büyük fırınlar pahalıydı), ama masraflarda oransız bir artış olmaksızın daha büyük boyda imal edilebilirlerdi. Dahası, bir kez sürecin üstesinden gelindiğinde, başarılı tasarımların aynısı yapılabilirdi. Nihayet, tunç aşınmaya dirençliydi, önemli uzun vadeli sonuçlar doğuran bir dayanıklılığa sahipti. Yalnızca tek tek toplar daha uzun ömürlü olmakla kalmıyordu; tuncu yok etmek fiilen mümkün değildi, nitekim zarar görmüş ve yıpranmış toplar düzenli olarak eritilip yenilerinin dökümünde kullanılıyordu. Son olarak, gelişen madencilik sayesinde bakır ve kalay stokları arttıkça, dolaşımdaki tunç savaş gereçlerinin miktarı da sürekli çoğaldı.

K
yükselti
1.5
3.5
2.5
2.5
0
5
10
15
20
25
30 metre
ANAHTAR
Çıpalar
Kanonlar
Arkeologların ızgaraları
Testiler
Çömlek parçaları
Mercan kayalığı
Safra yığının dış hatları



4 Lat. colubrinus'dan (yılan gibi): 15. yüzyılın ortasından 17. yüzyıla kadar kullanılan, daha sonra sahra topuna dönüşen bir silah. Bunlar 6-8 cm gibi nispeten küçük kalibreli, buna karşılık 3 m kadar olabilen boylarıyla çok uzun namlulu, dolayısıyla isabet yüzdesi yüksek toplardı –ç.n.

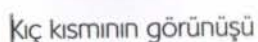


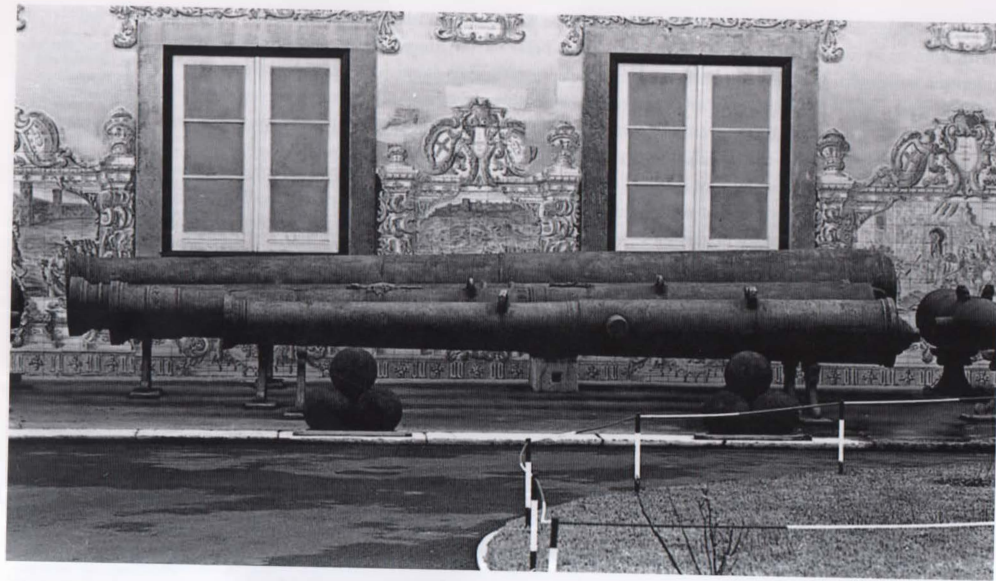
Taş gülleler dökme demirden yapılanlardan daha az yoğun olduğundan, topun içinde aynı hız daha az basınçla sağlanabiliyor, daha düşük basınçlar da daha büyük bir güvenlik payı anlamına geliyordu. Aynı mantık, küçük silahlarda demirden çok daha yoğun olan kurşun mermilerin kullanılmasına yol açıyordu. Taş gülle atan silahlar, aynı güvenlik payını koruyarak, demir gülle atanlardan daha ince ve hafif imal edilebiliyor ve özellikle tunç savaş gereçlerinde hatırı sayılır bir maliyet tasarrufu sunuyordu. Nihayet, taş gülleler önemli avantajlar sağladığı halde (daha önce belirtilenlere ilaveten, daha büyük bir delik açıyordu), imalatları son derece nitelikli bir işgücü gerektiriyordu.

Mantık, daha uzun namluların gülleye daha büyük hız kazandıracağını düşündürüyordu ve bu bir dereceye kadar doğruyken, bombardlar barutun itici özelliklerinden bütünüyle yararlanmak bakımından fazla kısaydı. 1500'lerin başına gelindiğinde top dökümcüleri ile topçular, taştan surlara karşı düz bir yörünge izleyen demir gülleler atan uzun namlulu topların delici etkisini keşfetmişti; bunlar hem büyük bombardların imha edici gücüne meydan okuyor, hem de bunu tamamlıyordu. Topçular meseleleri daha da karmaşıklaştırmak için, çabuk yanan tane halindeki barutun üstün itici güçlerini öğrendi ve onu daha eski toplarda, özellikle dövme demir-

**Tunç Toplar**
Santissimo Sacramento'dan, biri (üstte) 11 librelik, biri de 8 librelik tunçtan dökülmüş iki eski İngiliz topu çıkarıldı. Toplar imzasız ve tarihsizken, bunların oranları ve kadim nitelikleri, özellikle çok uzun ve kaldırmak için kulplarıyla halkalarının olması 1500'lerin başında döküldüğünü akla getiriyor; yazar en iyi tahminle y. 1535 olduğunu düşünüyor. Ağırlıklar libre [avoirdupois pound, İngiliz ya da artık uluslararası ticari ağırlık sisteminde 453,6 gr –ç.n.] cinsinden verilmiştir; Companhia Geral do Comércio do Brasil'in arması topların kıçına hakkedilmiştir. Mıknatıslarla yapılan araştırmalar topların kıçlarında, muylularında ve kaldırma halkalarında, bakır kalay karışımının içine katılmış demir strüktürler bulunduğunu ortaya koydu; bu, daha önce bilinmeyen bir tasarım özelliğiydi.

Standart falyalar [ateşleme deliği] hattı
Namlunun görünüşü
Namlunun görünüşü
2640 A





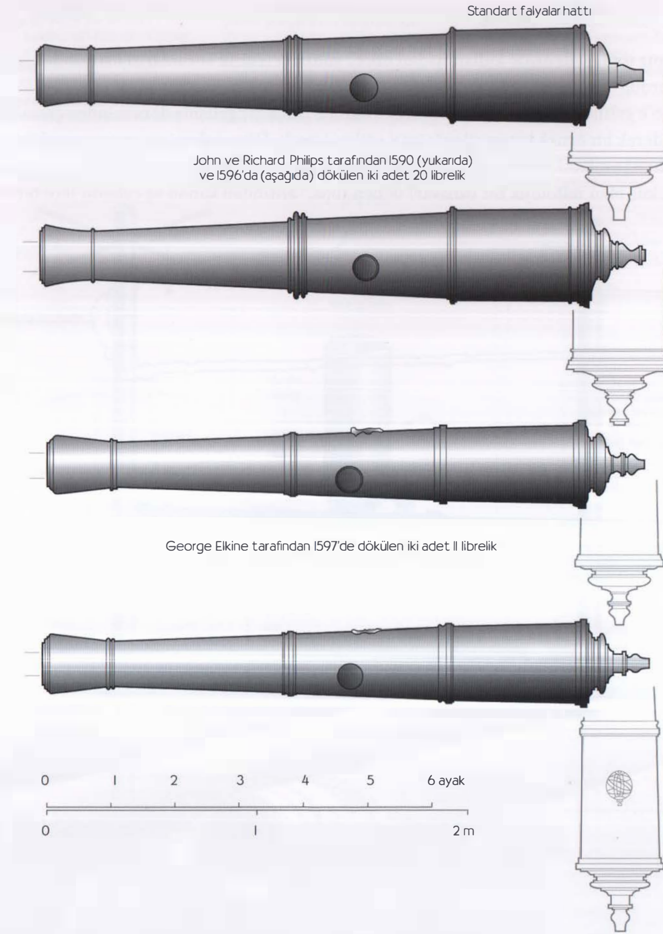


Lizbon'daki Museu Militar'da yer alan bir dizi *basilisk.* Arka sırada 20 ayak uzunluğunda, 40 librelik ağır bir Müslüman topu; önden ikinci, 1537'de muhtemelen Hindistan'da dökülen 42 librelik bir Portekiz topu. Portekiz örneğinin daha küçük olan boyutu, onu dökenlerin becerisine dair ciltler dolusu şey söyler. Sağda, namlunun üstüne, Portekiz'in düşmanlarını ebediyen aşağılayan, yarı yırtıcı kuş ve yarı yılan şeklindeki acımasız efsanevi canavarın temsili bir tasviri olarak bir yavru *basilisk* dökülmüş.

den olanlarda kullanmanın öldürücü tehlikesiyle tanıştı. Daha güçlü toplar daha iyi kundaklar gerektiriyor, daha kullanışlı ve daha seyyar kundaklar topların etkileyiciliğini sinerjik bir etkiyle artırıyordu.

Bu gelişmelerin önce karada cereyan etmesine şaşmamak gerek; çünkü top ve barut pahalıydı ve birkaç istisna dışında para, denizle ilgili meselelerden ziyade toprakların savunması ve






**İngiliz Yarım Kanonları**
Santissimo Sacramento'dan kurtarılan İngiliz yapımı dört adet yarım kanon. Adları bilinen İngiliz ustalarınca dökülen toplar Sacramento battığında 70 ila 78 yıllıktı, bu da deniz savaş gereçlerinde daha önce varlığı bilinmeyen bir uzun ömürlülüğe işaret ediyordu. Topların uyumlu oranları ve kabartma süslemelerin eksikliği, İngiliz ve Venedik savaş gereçlerinin karakteristik bir özelliğidir. Hacim hesapları, bunların tuncunun Sacramento'nun diğer toplarından daha yoğun, dolayısıyla daha sağlam olduğunu açığa vuruyor. Aşağıda gösterilen topların libre ya da Portekiz arreteis'i cinsinden ağırlıkları kıçlarının üstüne damgalanmıştır. Sacramento'daki İngiliz toplarının hepsinde böyle çifte damga vardır ve yapılan hesaplar, topların yeni sahipleri tarafından hayran edici bir hassasiyetle tartılmış olduğunu gösterir.

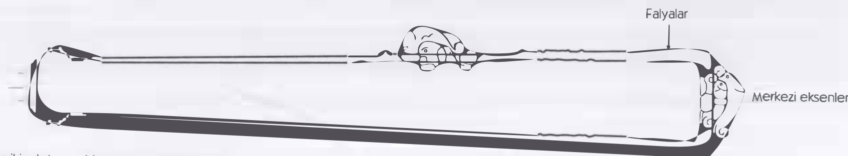
ele geçirilmesiyle ilgilenen kara insanlarının elindeydi. Burada ölçüt, 1494'te Fransa Kralı VIII. Charles'ın kuşatma toplarının İtalya'da verdiği büyük zarardı. Yıkımın failleri, o zamana kadarki gibi öküzlerin yerine atların çektiği randımanlı arabalarla nakledilen, 13,5 ile 22,5 kiloluk dökme demirden gülleler atmak için tane barut kullanan tunç toplardı. (Top, aşağıda tasvir edilen teknik anlamda kullanılmaktadır.) Guicciardini'yi alıntılarsak, toplar;

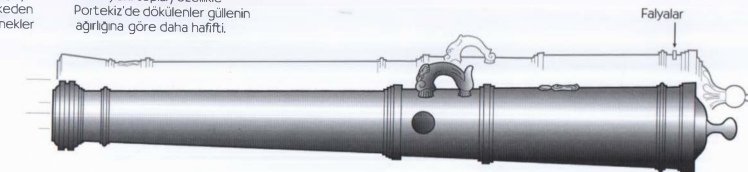
**Sacramento'nun Topları**
Aynı Portekizli dökümcünün, Antonio Gomes Feio'nun elinden çıkma bir 28 librelik ile bir 11 libreliğin üst üste bindirilmiş konturları, en iyi top dökümcülerinin sanatsal kişiliğini ve teknik tutarlılığını örnekler. Aynı zamanda küçük topların yapısında var olan yetersizliği gösterir.

"... surların önüne kadar götürülüp orada inanılmaz bir süratle ateşe hazır duruma getiriliyordu. Bir atışla diğeri arasında o kadar az vakit geçiyordu ve atışlar o denli sık ve şiddetliydi ki İtalya'da önceden günler süren bir şey birkaç saat içinde başarılıyordu."

Bu tür topları denizde kullanmadan önce, yıldırıcı teknik sorunların üstesinden gelmek gerekiyordu.

1500'e gelindiğinde Avrupa topçuluğu hızlandırılmış bir gelişme döneminden çıkmakta ve toplar giderek bir örnek kategorilerde imal edilmekteydi. Dövme demirin yerini tunç döküm almaktaydı ve bombard da olmazsa olmaz ağır savaş gereci olarak yerini önce *basilisk* (yarı yılan yarı yırtıcı kuş olan mitolojik bir canavar) denen topa,[5] ardından kanon ve *culverin*'lere terk edi-




Sacramento'dan çıkma iki adet 14 librelik Felemenk (kontur halinde) ve Portekiz topu, muhtemelen bu iki ülkeden çıkma en eski tunç örnekler olduğundan, şeklen dikkat çekici ölçüde birbirine benzer. Daha yeni toplar, özellikle Portekiz'de dökülenler güllenin ağırlığına göre daha hafifti.



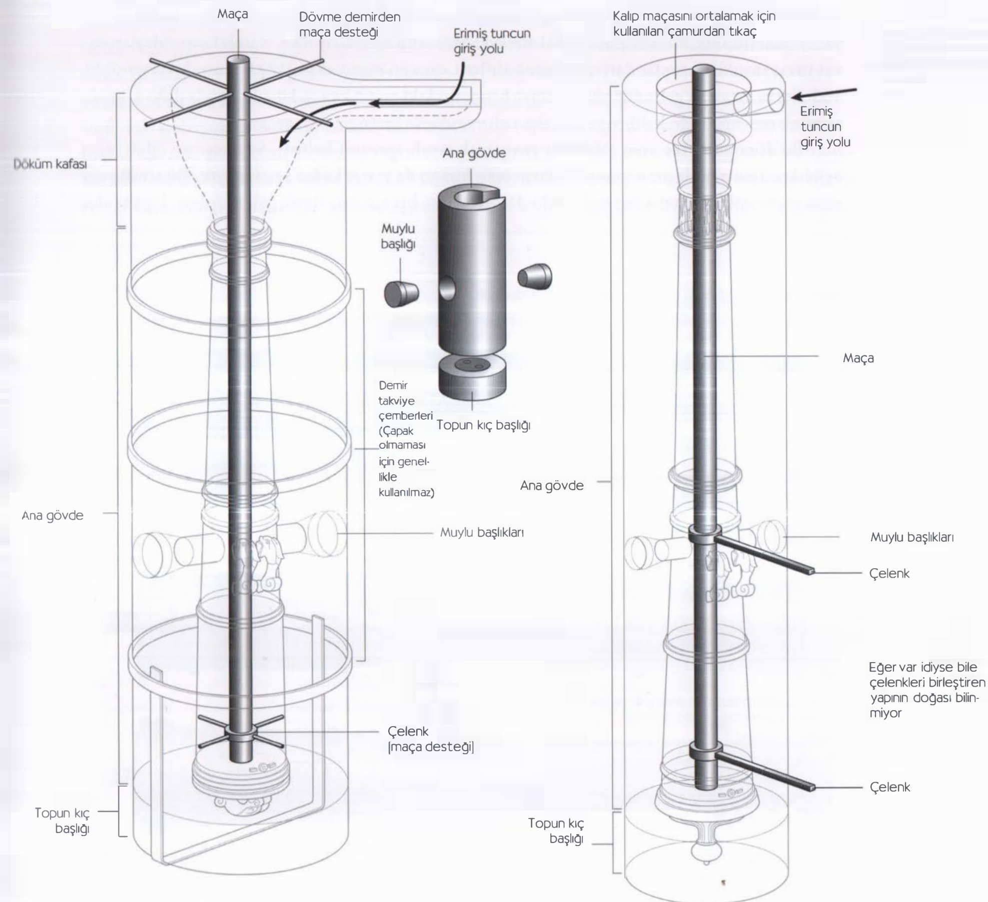
İstanbul'da Askeri Müze koleksiyonundaki 16. yüzyıl Osmanlı tunç topları. Ortadaki örnek, 50 librelik bir pedrero (taş-atar), Preveze ya da İnebahtı'da bir Türk kadırgasında baş topu olarak hizmet görmüş olabilir.

5 "Uzun" namlulu, dökme demirden gülleler atabilen bir erken dönem tunç savaş topu; Osmanlılar Konstantinopolis'in fethi sırasında kullandıkları benzer topları "şahi" diye adlandırmışlardır –ç.n.



**Sacramento'nun Kanonlarını Dökmekte Kullanılan Kalıplar**

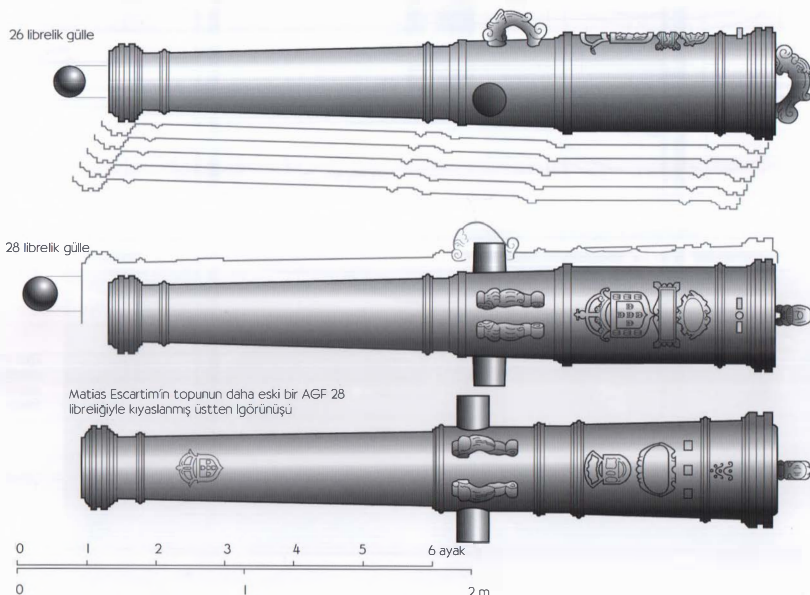
Sacramento'nun Portekiz yapımı 28 libreliği (solda) ile Felemenk yapımı 15 libreliğinin yazar tarafından yeniden tasarlanan kalıpları. Kalıplar, ince elenmiş at gübresi ve yün parçalarıyla karıştırılan çömlek çamuruyla yapılıyor, kalıp kuruduğunda sökülen balmumu kaplı bir erkek kalıp etrafında imal ediliyordu. Daha sonra kalıplar balmumunun erimesi ve yün ile gübre parçalarının yanması için ateşe tutuluyor, geride, eriyen tuncun çamurdaki silikatlarla tepkimeye girdiğinde salıverilen su buharını soğuracak cüruflu bir yüzey kalıyordu. Kalıplar, döküm için tokmaklanmış toprakla kuşatılmış çukurlara indiriliyordu. Maçaları [kalıp boşlukları] ortalayan dövme demirden maça destekleri tuncun içinde kalıyordu. Felemenk kalıbının yeniden tasarımı, maça desteklerinin konulduğu yerlere göre tahminen yapılmıştır.



**Tunç Savaş Gereçleri**
Sacramento'nun en iyi ağır tunç savaş gereçleri: Dökümcü Matias Escartim'in 1649-1653 arasında Lizbon'da döktüğü altı adet 26 librelik ve dökümcü Antonio Gomes Feio'nun (AGF) döktüğü, muhtemelen daha eski, ama tarihsiz bir 28 librelik. Matias Escartim'in topları ortalama 1.690 kg ve AGF'ninki 1.840 kg çekiyordu. Sacramento ayrıca bazı demir döküm toplar taşıyordu, gemiden kurtarılan sekiz topun kabaca dış boyutlarına göre bunların muhtemelen yarısı 24 librelik, yarısı da 11 librelikti. Yine bunların aynı ağırlıkta bir gülle atan tunç toplardan bir hayli daha büyük ve daha ağır olmaları gerekirdi.

yordu. *Basilisk*'ler tunç döküm ya da nadiren dövme demirden imal edilebiliyordu; ortak paydaları büyük, uzun ve güçlü olmalarıydı. Kanonlar ile *culverin*'ler tunç dökümdü. Kanonların namlularının uzunluğu 1500'lerin başında 26 ila 28 kalibreydi; bir dönem imha edici güç idealinin temsilcisi olarak *basilisk*'lerin yerini alan *culverin*'lerin ise 30 ila istisna olarak 40 kalibrelik namluları vardı. Bu uzun namluların avantajı, sanılacağı gibi, daha uzun menzil değil, daha büyük güvenlikti. Kanonlar ile *culverin*'ler ağızları yukarıda dökülüyor ve topun kuyruğundaki erimiş maden basınç altında katılaşıyordu. Top ne denli uzun olursa basınç o denli yüksek, basınç ne denli yüksek olursa maden o denli yoğun, maden ne denli yoğun olursa top o denli güçlü ve güvenli oluyordu. Aynı zamanda, dökümcülük uygulamaları sürekli gelişme kaydediyor ve tuncun yüksek fiyatı, topları mümkün ölçüde hafif imal etmeyi adamakıllı özendiriyordu. Namluların cidarları yavaş yavaş inceldi ve toplar derece derece hafifledi, ama en büyük değişiklikler uzunlukta görüldü; 1600'lerin ortasına gelindiğinde, bahriye hizmetindeki en iyi kanon büyük oranda daha kısaydı, namluların çapları 20 kalibre ya da daha azdı ve *culverin*'lerin modası geçmişti.

Bu dönemde, taş atan etkili bir mancınık sınıfı (*perrier*) belirdi. Söz konusu silah, aynı ağırlıkta demir gülle atan mancınıkların üçte biri ya da yarısı kadar ağırlıktaydı. Bu sınıfta yer alan mancınıklar ağırlıkları 2700 kilo dolayında ve bir kanona denk gelenlerden, İspanyolca

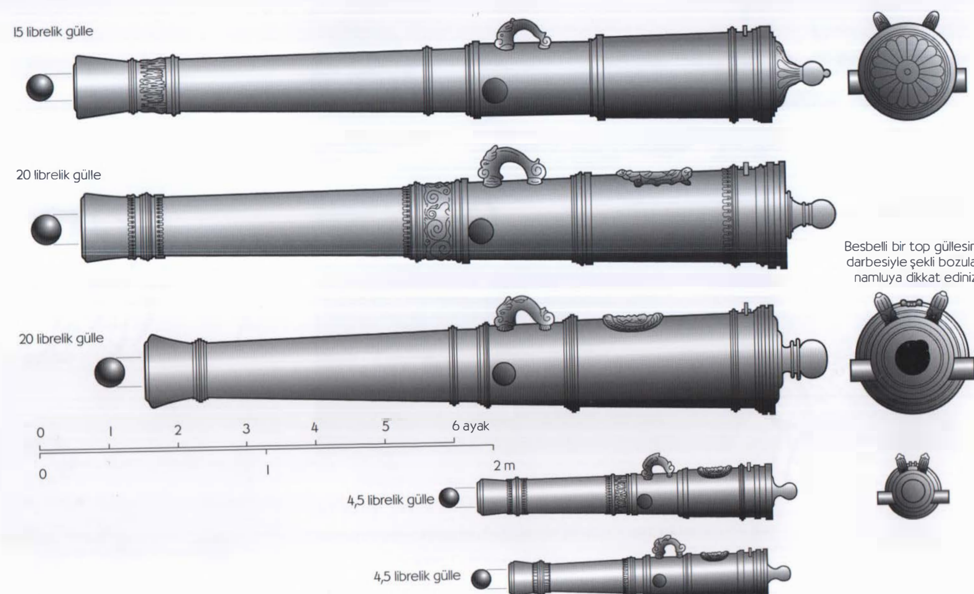





*medios cañon* [yarım kanon] diye anılan ve bir mil üzerinde dönen, belki 270 kg ile 400 kg ağırlığındaki bahriye toplarına varıncaya kadar boy boydu. Taş atan mancınıklar deniz kuvvetlerinde özellikle etkili sayılıyordu. Portekizlilerin *camelo*'su kanon ile taş atan mancınığın en iyi özelliklerini birleştiriyordu, ama taşçıların artan ücretleri yüzünden kademe kademe saf dışı edildi. 1588'e gelindiğinde İngiliz top güvertelerinden adeta tümüyle yok olmuşlardı, ama Osmanlı topraklarında ve Portekiz Hindistan'ında 18. yüzyılın ortalarına kadar varlıklarını sürdürdüler.

Bizim asıl konumuz, tekne parçalayıcı –ve sur yıkıcı– kapasitelere sahip toplar: Böyle topların ağırlığı ve geri tepme gücü kolayca kontrol altına alınamıyordu. (SapienzaMuharebesi'ni tartışırken göreceğimiz gibi, büyük bombardlar denizde denenmiş, ama vasat sonuçlar alınmıştı.) Fransızlar 1494'e gelindiğinde karada sorunu çözmüştü. Denizde ise sorun 1500 dolayında, dördüncü bölümde ele alındığı üzere, neredeyse kesinlikle Venedik'te çözülmüştü. Çözüm, bir kadırganın merkezi ekseni üzerindeki baş topunu, muylularından[6] bir ray üzerine monte ederek, geri tepme sırasında topun arkaya doğru kaymasına izin veren sağlam bir ahşap kutuda [kundak] askıya almaktı. Bu kundaklar ilk kez deniz taşımacılığının işlevsel avantajlarını, Fransız tarzı birinci sınıf ağır savaş gereçlerinin taktik gücüyle birleştiriyordu. Bu çözüm

**Felemenk Tunç Topları**
Sacramento'dan kurtarılan tunç toplardan beşi ele geçirilmiş Felemenk toplarıydı, bu da geminin ısmarlanmış olduğu 1649-1650'de iyi savaş gereçlerinde darlık görüldüğüne işaret eder. Daha büyük olan üç top sırasıyla (üstten alta doğru) 1622, 1634 ve 1649'da dökülmüştür. Daha yakın tarihli olan topların, mermiye etki eden kuvvetin bir işlevi olarak daha kısa ve daha az masif namlulu olması döküm uygulamalarında gelişme olduğunu düşündürür. Felemenk topları Portekiz ya da İngiliz muadillerinden daha özenli süslenmiştir.




Besbelli bir top güllesinin darbesiyle şekli bozulan namluya dikkat ediniz

6 Muylu: Bir top namlusunun iki yanına tutturulan miller –ç.n.

Felemenkli sanatçı (muhtemelen) Yaşlı Willem van de Velde'nin, (1611-1693) bir çiziminde, tekne dışından topları dolduran ve harbi ile temizleyen topçular. Tekne dışından top doldurmanın ne ölçüde kullanıldığı ve bu uygulamanın ne kadar sürdüğü deniz tarihçileri arasında tartışma konusudur. Açık olan, kundak üzerine monte edilmiş pruva toplarının geri tepmesinden yararlanılarak topları doldurmak üzere içeri almanın, İngiliz teknelerinde bile 17. yüzyılın içlerine kadar alışılmış bir uygulama olmadığıdır.

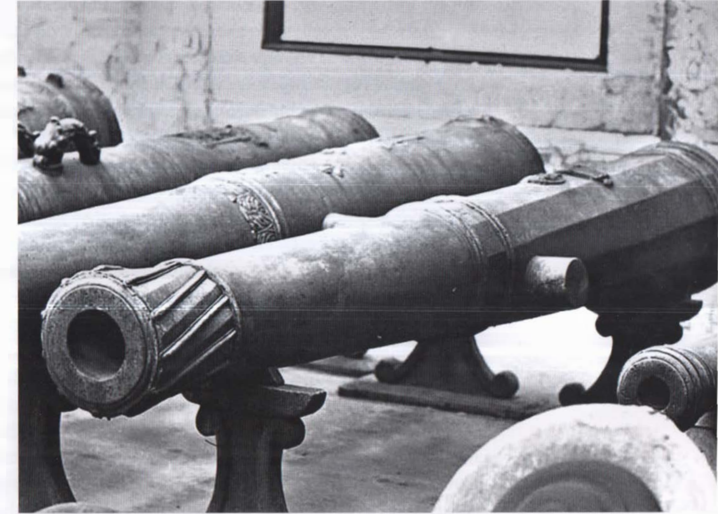
insan gücü bakımından pahalı olsa da (topla nişan almak için bir kadırganın kürekçilerinin tam kadro halinde hazır bulunması gerekiyordu), bunlar o dönemin en randımanlı top kundaklarıydı ve avantajları Akdenizli denizciler tarafından çabucak kavrandı.

Ağır savaş gereçlerinin yelkenli gemilere montajına ilişkin sorunları çözmek o denli kolay değildi. İlk kundaklar ahşap kızaklardan oluşuyordu. Bunlar, kıçtan dolma büyük barut haznelerine ve namlulara uyum sağlıyordu; ön tarafa tekerlekler eklemek nişan almayı kolaylaştırıyor, kızağın arka kısmı nişangâh açısını ayarlamak için yükseltilip alçaltılabiliyordu. Yine de, söz konusu silahlar hâlâ ağır ve kullanışsızdı. Bu tür hantal kundaklar 16. yüzyılın ortalarına kadar yaygındı (1545'te batan *Mary Rose*'da kundakların çoğu böyleydi). Büyük tekerlekleri ve uzun kuyruklarıyla karadaki kundaklar da bu tiptendi. Yelkenli gemiler için top kundakları geliştirme sürecinin yavaşlığı, kısmen destekleyici teknolojiler geliştirme, özellikle palanga takımını ve su geçirmez top lombarlarını emniyete alma ihtiyacına yorulabilir. Çözüm, çabuk olmadığı ve evrensel kabul görmediği halde tekerlekli kundak, yani içindeki topun muylarından askıya alınmış olduğu, dört küçük tekerli sağlam bir ahşap kutuydu; bu, bir top güvertesinin sınırlı alanında kullanıma çok uygun derli toplu bir düzenlemeydi. Ek bir yarar olarak, küçük tekerlekler namlunun lombardan adamakıllı dışarı çıkmasına imkân tanıyor, daha geniş yatay dönüş açılarına izin veriyor ve namlu ağzındaki patlamayı gövdeden uzak tutuyordu. 1700'lerde kusursuz hale gelen nihai şeklinde bu top kundağı, karmaşık bir palanga takımı tarafından idare ediliyor ve ufuk açısı bir manivelayla düzenleniyordu; yükseliş açısı topun kıçının altındaki bir takozla ayarlanıyor, topun geri tepmesi, onu doldurmak için geminin içine geri getirmeye yarıyordu. Bütün bu unsurların ne zaman ve nerede bir araya geldiği belirsizdir.



Robert ve John Owen tarafından 1571'de dökülen, Lizbon'da Museu Militar'ın koleksiyonunda bulunan 9,5 librelik bir İngiliz yarım kanonu. Bu derli toplu ve etkili top, dönemin en iyi İngiliz tunç savaş gereçlerinin yüksek kalitesini vurgular. Sıra dışı güzelliği ve uyumlu oranlarıyla da dikkat çekicidir; spiralli kıçı on bir, namlusu ise on yüzlüdür.

Tekerlekli kundaklara ilişkin en erken bulgular 1513'te, VIII. Henry'nin bahriyesine ait bir incelemede karşımıza çıkar; burada *Trinity*'de "dört tekerli" kundakların üstüne yerleştirilmiş dört büyük top ve *Henry Grace à Dieu*'de büyük toplar için yapılmış "tekerli" ya da "dört tekerli" kundaklar listelenmiştir. Bunlar 18. yüzyıldaki ardıllarının aynısı değildi: *Mary Rose*'dan çıkarılan bir top kundağı, benzer bir görünüşü olmakla birlikte daha zayıf imal edilmişti. Yine de, kızaklarla, karada kullanılan kundaklardan kat kat üstündüler. Gel gelelim, gemilerde kullanılan kundak, görünürdeki tüm belirgin avantajlarına rağmen İngiltere dışında



kendini yavaş kabul ettiriyordu. İspanyol Armadası'nın toplarının, tamamı değilse de büyük kısmı kızaklarla karasal kundaklar üzerine monte edilmişti.

Kundaklarla ilgili daha eksiksiz bir incelemeyi karavela, karaka ve kalyonlara dair tartışmalarımıza bırakarak şimdi balistik performansa bakalım. *Culverin*, kanon ve taş atan mancınık benzer şekilde yuvarlak mermi atan

yivsiz silahlardı; bu itibarla ortak sınırlamaları paylaşıyorlardı. En başta, mermiler tesirsizdi. (Patlayıcı gülle atan havan, karada önemsiz bir rol oynuyordu, 1680'lere kadar da denizde hiçbir rolü yoktu.) Tahrip edici enerji, havanın aerodinamik direncinden dolayı menzil içinde keskin bir düşüş yaşıyor ve vuruş açısı dikleşerek [merminin] hedefin içine işleme gücünü sınırlandırıyordu. Ondan sonra, kara barutun balistik özellikleri, saniyede 365 metre ile 457 metre dolayındaki namlu çıkış hızlarına mutlak bir sınırlama getiriyordu. Nihayet, sıkışmasına meydan vermemek için top güllesinin namlunun çapından hissedilir şekilde küçük olması gerekiyordu; ateş ederken barut tortusu hızla biriktiğinden, bu ciddi bir sorundu. Bu nedenle gülle sekiyor ya da namlunun içinden geçerken sağa sola yalpalıyor ve önceden kestirilemeyen bir açıyla yol almaya başlıyordu. Yolda nasıl bir devre erişirse erişin uçuş hattına dik açılı bir konumda kalıyor, bu da bir golf topu gibi "sola falso" ya da "sağa falso" almasıyla sonuçlanıyordu. Güllenin devir hızı önceden kestirilemediği gibi, ulaştığı devir de çok düşüktü. Kendi etrafında yavaş dönen bir küre üzerindeki aerodinamik güçlerin etkisi de önceden bilinemez. Güllenin Amerikan beyzbolunda atıcının topu düşük hız ve devirle attığı *knuckle ball* gibi "dingildeme"sine yol açar; bunun hatasız bir atış bakımından ne gibi sonuçlar doğuracağı aşikârdır. Bir kadırganın merkezi ekseni üstündeki top ideal şartlar altında daha iyi sonuçlar alabilse de, bu etkenler genellikle bahriye toplarının fiili menzilini 180 metre ile 275 metre arasında sınırlandırıyor, top yalpalayan bir güverteden ateşlendiğinde bu rakam da düşüyordu. Elbette, darbzenden büyük her silahın mermisi binlerce metre ileriye atılabiliyordu, ama bu birkaç istisna –kaçan bir düşman gemisinin direk ve yelkenlerini aşağı indiren ya da takip eden bir hasmı saf dışı bırakan "uzun menzilli atış"lar– dışında önemli değildi. Kundaklar ile top altlıkları, adım adım da olsa durmadan gelişiyordu. Birinci sınıf topçuların elindeki iyi bahriye savaş gereçlerinin menzili, vuruş gücü ve isabet yüzdesi, 1850'lerde yivli topların gelişine kadar belirgin bir artış göstermedi.

Bütün bunlara rağmen tunç savaş gereçlerinin kalitesinde önemli ulusal farklar vardı. İnebahtı Muharebesi'nden (1571) sonra düşüncelerini yazan İspanyol topçu Luis Collado, Alman ve Fransız toplarını en iyiler olarak görüyor, onların hemen peşinden, gülleleri daha hafif olduğu halde Venedik savaş gereçlerini getiriyordu. Fransız savaş gereçlerinin kusursuzluğunu kabul ediyor, diğer taraftan ihracat için dökülen Ceneviz toplarını "Avrupa'nın en kötüsü" sayıyordu. İspanyol toplarına, özellikle dökümü Malaga'da yapılanlara, bunlar Venedik, Fransız ve Alman muadillerinden daha ağır ve daha uzun olmakla birlikte çok değer veriyordu. Osmanlı toplarına, sağlam olsa da hantal gözüyle bakıyordu. Modern bilim Collado'nun yargılarını doğruluyordu, ama o tecrübelerini Akdeniz'e dayandırıyor ve Felemenk ya da İngiliz toplarından hiç söz etmiyordu. Felemenk savaş gereçleri, günümüze kalan örneklere dayanırsak, muadili olan İngiliz ya da Portekiz parçalarından daha ağır olduğu halde daha sağlamdı. İngilizler ise top dökümüne geç başlamıştı ve VIII. Henry, saltanatının başlarında ülkeye Flaman dökümcüler getirtmişti, ama İngiliz dökümcüler işi çabuk öğrenmişti ve 1540'larda dünyadaki tunç savaş gereçlerinin en nitelikli olanlarından bazılarını onlar dökmekteydi.

1520'lere gelindiğinde ağızdan dolma tunç toplar Avrupa bahriyelerinin seçme savaş gereci olarak sağlam bir yer edinmişti, bununla birlikte dövme demirden olanlar özellikle ticaret gemilerinde kullanılmaya devam etti. Dökme demirden topların imalat ve kullanımı 1550'lerden itibaren sürekli arttı, ama bunlar savaş gemilerinde istisnai olarak kullanılıyorlardı ve bu, bir seçimden ziyade gereklilikten kaynaklanıyordu. Bu durum 1620'lerde, devlet savaş gemi-



lerinde demir topların benimsenmesini zorlamaya başladığında değişmeye yüz tuttu. Bu da
yeri gelince savaş gemisi tasarımını değişmeye zorlayarak 18. yüzyılda muharebe hattı gemi-
siyle[7] doruğa çıktı, ama söz konusu gelişme tahlil kapsamımızın ötesine geçiyor. Bu arada eko-
nomik etkenler öne çıkıyordu: Tuncun fiyatı 1570'te İngiltere'de ton başına 40-60 pound tu-
tuyordu, demirin fiyatından 3 ile 6 kat daha yüksekti bu; 1670'e gelindiğinde tuncun tonu 150
pound ediyordu ve oran bire 8'e çıkmıştı. Dökme demirden bahriye savaş gereçleri kısa vade-
de önemliydi, çünkü bu malzeme ucuzluğu sayesinde her yerde bulunabiliyordu; uzun vadede
de önemliydi, çünkü daha ağır olduğundan yukarıda değinilen savaş gemisi tasarımını zorlu-
yordu. Buradan çıkan açık seçik sonuç, küresel hegemonyanın, muharebe hattı gemileri do-
nanmaları inşa edip donatmayı ve onları ağır, dökme demirden toplarla silahlandırmayı bece-
ren ulusların gücü dahiline girmesiydi.

Arka Sayfa
Sapienza Muharebesi'nin, iki Venedik karakası ile Burak Reisin (Chmali) karakası arasındaki mücadeleyi gösteren bir Venedik ağaçbaskısı. Gemiler o denli doğru tasvir edilmiş ki ağaçbaskının olaya yakın bir tarihte yapıldığını anlıyoruz. Her üç karakada da bol sayıda top –Burak bir çift kocaman taş-atar yerleştirmiş olsa da çoğunlukla küpeştelerin üstünden ateş eden küçük bombardlar– var, ama boğuşmaya hâkim olan gerçek, bir taş, ok ve çanaklıklardan peş peşe inen sivri demir yağmuruyla bireysel menzilli silahlardır. Bileşik yaylar özellikle Türkler arasında yaygın olarak göze çarpıyor. Savaşı sona erdiren alevlerin her üç karakayı da yaladığı görülüyor.

## Sapienza (Zonchio), 1499

... Tasvir edildiğinde inandırıcı gelmeyen, ama görüldüğünde insanı afallatan bir deniz ormanı.

Venedikli bir kadırga kaptanının Türk donanmasını tasviri, 1470

Konstantinopolis'in 1453'te II. Mehmed'in toplarına yenik düşmesi, özellikle Venedik'in
Ege ve Levant ticareti üzerindeki hâkimiyetini tehlikeye atarak Akdeniz'de stratejik dengeyi
değiştirdi. Uzun vadede daha da önemlisi, İstanbul'un tersaneleri ile silah imalathanelerinin,
buna ek olarak Anadolu ve Balkanlar'daki kaynakların bir deniz gücüne dönüşmek için Os-
manlılara sağlam bir temel sunmasıydı. Gel gelelim, bu hemen ortaya çıkmadı ve II. Mehmed
başlangıçta Bizans topraklarını zapt etmek ve Balkanlar'daki nüfuzunu pekiştirmekle yetindi.
Venedik ile Türklerin barışçıl ticari ilişkiler konusunda güçlü ortak çıkarları vardı, ama Papa
II. Pius genel bir Avrupa Haçlı seferi için çağrılarda bulunurken Osmanlıların da kökleşmiş
genişleme çabalarını sürdürmesi iki tarafı savaşa sürükledi. Kıvılcımı çakan, Arnavutluk'taki
sınır anlaşmazlıkları ve Mora'daki (Peloponez) Osmanlı yayılması oldu.

Denizde rakipsiz ve denizcilikte itibarının doruğunda olan Venedik, 1463 Haziran'ında
Mora'yı işgal ederek [Osmanlı'ya] bir darbe indirdi; ama karada önemli olan sayısal üstünlük-
tü: Venedik o sonbahar Mora'yı kaybetti ve Türkler yoğun bir şekilde deniz kuvvetlerini geliş-
tirmeye girişti. Venedik için daha da kötüsü, ertesi yıl Pius'un ölmesi oldu; onun Haçlı seferi
atılımı da kendisiyle birlikte ölünce Venedik, Akdeniz'de müttefiksiz kaldı. Savaşın belirleyi-
ci anı 1470'te geldi: Sayısı kaynaklarda 300 ila 450 tekne arasında değişen, yetmiş bin asker ve
imparatorluğun kuşatma toplarını taşıyan muazzam bir Osmanlı donanması, II. Mehmed'in
bizzat önderlik ettiği karadan gelen bir orduyla buluşmak üzere İstanbul'dan ayrıldı. Hedef,
Ege'nin kilidi olan, Eğriboz Adası'nın hisarıydı. Elli beş kadırgadan meydana gelen Venedik
filosu, böyle ezici bir güçle karşı karşıya kalınca çatışmaya giremeyerek Girit'e geri çekildi.
Takviye alarak geri döndüğünde Türkler kıyıya sımsıkı yerleşmiş ve iki genel saldırı düzenle-

7 İng. ship-of-the-line: Bu gemi tipi Türkçede eski metinlerde "saff-ı harb gemisi" olarak adlandırılmıştır, şimdilerde "pruva hattı gemisi" diye anıldığı görülüyor; İngilizcesi *ship-of-the-line-of-battle* (muharebe hattı gemisi) olup daha sonra *battleship*'e (muharebe/savaş gemisi) dönüşmüştür –ç.n.


NAVE·LORDANA·
NAVE·TVRCESCHA·
NAVE·DELARMER·
CHMALI·
LA·PANDORA·

mişlerdi. Türk sahil bataryalarından çekinen Venedik donanması kenti kurtarmayı beceremedi. On gün ve iki hücum sonra kent düştü.

Savaş kısmen Osmanlıların İran ve Arnavutluk'ta oyalanmasıyla uzadı. Eğriboz'u alan Osmanlılar, Venedik filoları saldırıp Kıbrıs'ı alırken denizi onlara terk etti. Yine de, Eğriboz'un kaybı büyük bir darbeydi ve ticaretin kesintiye uğraması uzun vadede kabul edilebilir değildi. Venedik 1479'da barış istedi, Eğriboz ile birkaç başka Ege adasını [Osmanlılara] teslim etti ve ticari imtiyazların iadesi karşılığında yüklü bir yıllık tazminat ödemeye razı oldu.

Venedik'i saf dışı eden II. Mehmed, 1480'de St. Jean Şövalyeleri'nin yurdu ve Müslüman ticaretinin böğrüne saplanmış bir diken olan Rodos'a saldırdı. Saldırı başarısız oldu, ama bir Osmanlı ordusu ertesi yıl İtalyan çizmesinin topuğundaki Otranto'yu ele geçirdi. II. Mehmed'in donanması, Osmanlı ordusunu İtalya'ya nakledebileceğini ve bu ordunun hiçbir Hıristiyan dengi olmadığını göstermişti. İspanyol piyadesinin İtalya Savaşları sırasında arkebüz ile misket ateşini kargı talimiyle birleştirmeyi öğrenmesine kadar –ki 1525'teki Pavia Muharebesi'nden önce bu belli değildi– hiçbir Batı ordusu açık arazide atlı okçularla başa çıkabilecek durumda değildi ve zırhlı sipahi okçular II. Mehmed'in ordusunun çekirdeğini oluşturuyordu. Söylentiye göre II. Mehmed İtalya'yı, hatta Roma'yı hedef aldığını belirtmişti ve –muhtemelen gerçek olan– bu söylediğinin elle tutulur bir yanı vardı.

II. Mehmed 1481'de ölünce bu tehdit de uçup gitti ve imparatorluk II. Bayezid ile Cem arasındaki çetin halef selef mücadelesinin sancılarına gömüldü. Otranto garnizonu II. Bayezid'in sonunda başarılı olan çabasını desteklemek üzere geri çekildi, ama Cem –bir Osmanlı şehzadesi için karakteristik olmayan bir şekilde– düşman ülkelere, ilkin Memlûkların hüküm sürdüğü Mısır'a, ardından da, tahta çıkmayı bir kez daha denedikten sonra Rodos'a sığındı. Osmanlı'da veraseti düzenleyen kanuna göre, her iki şehzadenin hak iddiası da eşit ölçüde geçerliydi ve Cem'e yönelik hatırı sayılır bir destek vardı. Bu nedenle, Cem özgür kaldığı ve Bayezid'in düşmanlarının –önce St. Jean Şövalyeleri'nin, ardından Papa'nın ve sonunda Fransa Kralı VIII. Charles'ın– elinde olduğu sürece, Bayezid'in stratejik bakımdan eli kolu bağlıydı.

Cem 1495'te ölünce Bayezid derhal Venedik'e saldırdı ve Yunanistan'daki kıyı enklavlarını hedef aldı. En büyük çatışma 12 Ağustos 1499'da Sapienza açıklarında, Mora'nın güneybatı kıyısında oldu. Bu, stratejik ana hatları bakımından 1470'te Eğriboz açıklarında gerçekleşen çatışmayı andırıyordu: Tahkim edilmiş bir limanı kuşatan Osmanlı ordusuna kuşatma topları ve takviye kuvvetler götüren Osmanlı filosunu engellemeyi hedefleyen bir Venedik girişimiydi. Hedefin Yunanistan'ın batı kıyısındaki İnebahtı olması Türklerin denizde büyüyen gücünün açık bir kanıtıydı. Çarpışma hem öğretici, hem tayin ediciydi. Muharebe günü, Davud Paşa'nın komutasındaki Osmanlı donanması 60 adi kadırga, 30 kalyata ve fusta, 3 büyük kadırga, 2 büyük karaka ve 18 büyük yelkenli gemi dahil 277 tekneden oluşuyordu. Venediklilerle açık bir çatışmaya girişebileceklerinden emin olmayan Türkler, kıyı kıyı seyrederek ihtiyatla ilerledi.

Antonio Grimani'nin komutası altındaki Venedik donanması 1800 tonluk 4 karaka, daha küçük boyda 24 yuvarlak gemi,[8] 44 normal kadırga ve 12 büyük kadırga olmak üzere 110 gemi içeriyordu. Çarpışmaya tümüyle katılan Venedik gemileri, aşikâr bir disiplin bozukluğu yüzünden yalnızca Andrea Loredan ile Albano d'Armer'in emrindeki karakalardı ve bu iki gemi, ünlü bir korsan olan Burak Reis'in komutasındaki en büyük Türk gökesine hücum etti. Burak'ın, Venedikli hasımlarının teknelerinden daha büyük olan gökesi yeniçeri doluydu ve 70 ila 90 kilo arasında taş gülleler atan iki borda topuyla silahlandırılmıştı. Muharebeyle hemen hemen aynı döneme ait bir ağaçbaskıda, her üç teknenin de dalgaların üzerinden ateş eden, dövme demirden yapılma bol sayıda hafif topla yüklü olduğu görülür. Anlamlı bir şekilde, her üç karakanın da orta kısımları bordalamayı engelleyecek ağlarla kaplı olarak gösterilmiştir.

Osmanlı'nın büyük topları 600 tonluk bir Venedik gemisini ve daha küçük bir gemiyi anında batırdı; bu da kuşkusuz Venediklilerin çatışmaya girmedeki isteksizliğini açıklamaya yardımcı olur. Nitekim Venedik mavnalarının komutanı olan Alvise Marcello, daha sonra ihtiyatlılığını haklı çıkarmak için gemisine isabet eden 90 kiloluk taş güllelerin yarattığı fiziki ve manevi darbeyi vurguluyordu. Gel gelelim büyük toplar, muhtemelen sabit yatakların üzerine monte edildiğinden ve tekne dışından doldurulduğundan çarpışmada fazla bir rol oynamıyordu. Bu kullanışsız bir yöntemdi ve daha da kötüsü bombardlarda kuru karışımlı serpantin tozu kullanılıyordu. Bunun barut yatağına ahşap bir tapa sürerek sıkıca kapatılması zorunluydu; söz konusu iş borda tarafında bir düşman gemisiyle teknenin dışından yapıldığında intihardan farksızdı. Türk kadırgaları etkisiz bir müdahalede bulunduğu halde –en büyük savaş gereçleri pruvaya monte edilmiş darbzenlerdi– mücadele dört saat sürdü. Venedikliler Burak Reis'i iyice sıkıştırmış olmalı ki çaresizlik içinde zift yakmaya yöneldi ve alevler her üç karakaya da sıçrayarak onları yok etti. Bu korkunç sonuçlardan cesaretleri kırılan Venedikliler geri çekildi ve Türkler de 25 Ağustos'ta Korint/İnebahtı Körfezi'ne girdi. Yaklaşanın Türk donanması olduğunu ve kuşatma topları taşıdığını öğrenen İnebahtı garnizonu savaşsız teslim oldu.

Bu karşılaşmadan çıkan dersleri göz önünde tutmak gerekir. Türk topları Venedik donanmasının büyük kısmını yıldırdığı için kısmi bir itibarı hak etse de, muharebede baskın olan, karakaların küpeşte, kasara ve çanaklıklarından ateşlenen anti-personel silahlardı. Ağaçbaskıya dayanarak, geriye eğik bileşik yayın Türkler arasında Venediklilerdekinden daha yaygın olduğu söylenebilir: Bireysel ateşli silahlar, Venedikliler arasında daha yaygın olmakla birlikte her iki tarafta da seyrekti. Tasvir edilen kişilerin beşte birinden fazlası yakın dövüş silahlarını sağa solla sallıyor ve bordalamanın kazandığı önemin açık bir kanıtı olarak birkaç Venedikli zırh kuşanmış. Nihayet, çanaklıklardan sivri demir, kaya ve fıçı dahil belki sönmemiş kireç ve yanıcı maddeler de içeren çeşitli cisimler yağdırılıyor. Şurası açık ki barutun ağırlığı hissedilmiyor.

Karadaki Osmanlıların sayısı ve ağır kuşatma silahlarını denizden nakletmek konusundaki becerileri, stratejik bakımdan Venediklilerin deniz üstündeki ustalığını etkisiz kılmıştı. Türkler ertesi yıl bu tertipten yararlandı. Osmanlı donanmasının ilerleyişini köstekleme konusundaki Venedik girişimleri yine tesirsiz kaldı ve Mora'daki ana Venedik üsleri Modon ile Koron düştü. Venedik filoları gönüllerince baskınlar düzenleyip İonya Adaları üzerindeki Venedik hâkimiyetini sağlamlaştırırken, karadaki hedeflerine ulaşan Türkler denizi onlara terk etti. Yayılmış bir Osmanlı devleti heyulasının tasalandırdığı Fransa, İspanya ve Portekiz [Venedik'e] yardım gönderdi, Macaristan ise Türklerle savaşa girdi. Osmanlılar ile Venedikliler 1502 başında Venedik'e ticari imtiyazlarını iade eden bir barış antlaşması imzaladı; ama statükonun yeniden sağlandığı görüntüsü bir yanılsamadan ibaretti. Venedik birçok bakımdan Akdeniz'in hâlâ en başta gelen deniz gücüydü, –savaş tasarımı açısından bu kesinlikle doğruydu– ama bundan böyle Türklerle istediği için değil, zorunluluktan savaşacaktı.

8 (İng. roundship) Ortaçağın başı kıçı yuvarlak bir ticari gemisiydi. Savaş gemisine de dönüştürülmüş, süvari atlarını nakletmek için kullanılmıştır. Latince adı navis oneraria'dır (yükgemisi) –ç.n.

Portekiz'in, başka herhangi bir gücün azıcık benzer bir girişimde bulunmasından tam bir yüzyıl önce dünyanın yarısında nasıl bir deniz imparatorluğu oluşturduğu, tarihin bilmecelerinden biri olarak durur. Avrupa'nın Viking ve Arap istilalarıyla vebadan belini doğrulttuğu bir sırada Portekiz'in bir dünya hâkimi adayı olacağı kimsenin aklına gelmezdi. Gerçekten Portekiz 1358'de Avis hanedanı döneminde bağımsızlığını kıl payı korudu ve Kastilya Kralı Juan'ın Aljubarrota Muharebesi'nde Portekiz tahtını ele geçirme girişimini İngiliz desteğiyle boşa çıkardı. Müslümanları İspanyollardan tam iki yüzyıl önce kovup erkenden denizaşırı keşiflere yöneldi, Haçlı güdülerini Avis krallarının ticari çıkarlarıyla birleştirdi. Portekizlileri başlangıçta cezbeden altın ve Sahra'nın güneyindeki kölelerdi, 1300'lerin ortasına gelindiğinde ise Portekizli denizciler krallığın yüreklendirmesiyle Afrika kıyısını keşfe çıkmıştı ve ticareti kaynağında yakalamak için bir yol arıyorlardı. Madeira ve muhtemelen Azor Adaları'nı 1400'den önce keşfettiler. 1415'te ise Cebelitarık'ın karşısında Fas sahilinde bulunan Müslüman limanı Septe'yi zapt ettiler.

Atlantik'in zenginliklerini elde etme çabaları sırf Portekiz'e özgü değildi: İspanyollar Kanarya Adaları'nı fethediyordu ve İtalyan girişimciler, özellikle Cenevizliler yeni toprak ve kazanç arayışı içindeydi. Ne var ki Avis hanedanının kralları, söz konusu görev için gemiler, navigasyon yöntemleri ve erken bir evrede silahlar olmak üzere gerekli teknolojilerin gelişmesini destekliyordu. Dahası, Akdeniz baharat ticaretiyle kaynağında bağlantı kurmak için Hindistan'a doğrudan bir deniz rotası bulmak ve Rahip Johannes'in kayıp Hıristiyan krallığının yerini belirlemek ve yardımına yetişmek gibi ihtiraslı hedefler güdüyorlardı.

Avis araştırma ve geliştirme programı –çünkü bundan başka bir şey değildi– sistemli ve etkiliydi. 15. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde Portekizliler, ticari kazancı hedefleyen ve silahlı şiddetle sağlama alınmış tutarlı bir uzak deniz navigasyonu sistemi geliştirmişti. Söz konusu sistem, tecrübeyle kazandığı güneş ve yıldızlara göre yapılan navigasyon bilgisinden, üstün deniz haritalarından, Atlantik'teki geniş mesafeleri emniyetle aşabilecek ve etkili top platformları olarak hizmet eden gemilerden, nihayet, kısmen Güney Atlantik'teki rüzgâr düzenleri ile akıntılara dair sürekli genişleyen coğrafi bilgiden alıyordu.

Sistemin merkezinde aşağı yukarı 1440'tan beri karavela vardı. Atlantik balıkçı teknelerinden türetilen karavelalar nispeten küçük, genellikle deplasmanı yaklaşık 30-100 tonluk gemilerdi. Denize olağanüstü dayanıklı, manevrası kolay ve deplasmanlarına kıyasla fribordları düşük bu karavelalar keşif yolculukları için idealdi. Nihayet, karavelanın sağlam dengesi ve alçak fribordu, güverteye sınırlı sayıda ağır top monte edilmesini mümkün kılıyordu. Bu önemliydi, çünkü Portekizliler *ao lume do agua*, yani "su kesimi"ne atılan ağır bir güllenin geminin gövdesinde yarattığı tahripkâr etkiyi daha Asya denizlerine ulaşmadan öğrenmişti. Söz konusu topların en büyüğü ve en iyisi, taş gülle atan diğer Avrupa savaş gereçlerinden epey farklı oranlara sahip, *camelos* diye anılan benzersiz bir Portekiz modeliydi. Daha önce gördüğümüz gibi, taş güllelerin demirin aksine düşük olan yoğunluğu ince top namlularını uygulanabilir kılıyordu ve elde edilen toplar, yıkıcı güçleriyle kıyaslandığında dikkat çekici ölçüde hafifti.

1434'e gelindiğinde Portekizliler, Kanarya Adaları'nın karşı tarafında Afrika anakarası üstünde bulunan Bojador Burnu'nun çevresini dolanmış bulunuyordu. Yarım yüzyıl içinde Atlantik'in içlerine kadar uzanmışlardı; ardından Afrika kıyısına ayak basmak üzere hâkim batı



rüzgârlarını yakalamak için güneydoğuya döndüler. Deniz kâşifi Bartolomeu Diaz 1487'de Ümit Burnu'nu dolanmış ve Hindistan rotasını bulduğunu bildirmek üzere geri dönmüştü. Vasco da Gama'nın 1497 Temmuz'unda Lizbon'dan hareketinden önce başka keşif seferleri yapıldığına dair günümüze ulaşmış bir bilgi yok, ama Portekizlilerin keşiflerine son vermiş olması uzak bir ihtimal gibi görünüyor. Arap kaynaklarında da o on yıllık ara dönemde Madagaskar Boğazı'ndaki garip gemi enkazlarından söz edilir. Her nasıl olursa olsun, da Gama hiçbir tereddüt işareti göstermeden, on üç hafta boyunca hiç kara görmediği benzersiz bir yolculuğun ardından Ümit Burnu'na vardı. Donanması, biri yolda boşaltılıp parçalanması planlanan bir ikmal teknesi olmak üzere tam armalı[9] üç *nao*'dan[10] ve bir karaveladan meydana geliyordu; hepsi de ağır silahlıydı. Madagaskar Boğazı'nda ilerleyen Da Gama bir Arap kılavuz kaptan aldı ve güneybatıda muson rüzgârlarını yakalayarak 1498 Mayıs'ının sonunda Malabar kıyısındaki Kozhikode'ye [Kalikut] ulaştı.

Da Gama burada soğuk karşılandı. Bunun nedeni incelmiş bir uygarlık bulmayı beklemeyen Portekizlilerin yanlarında Afrika sahilinde takasa uygun mallar –ucuz dokumalar, mercan taşları, şahin zilleri vb– getirmiş olmasıydı. Kozhikode'nin Saamoothiri unvanlı Hindu hükümdarı da Gama'nın mallarını küçümsedi, ekibini taciz edip aşağıladı. Bütün bunlara rağmen Portekizliler karabiber, karanfil, tarçın ve başka baharattan oluşan öteberiyi satın alıp ülkelerine doğru yola koyuldu ve 28 Eylül 1499'da Lizbon'a vardı.

Pedro Cabral'ın emrindeki on gemilik ikinci Portekiz keşif seferi 1500 Mart'ında Lizbon'dan ayrılıp eylülde Kozhikode'ye ulaştı. Saamoothiri Portekizlilerle ticaret yapmak istiyordu, ama onların ısrar ettiği gibi Müslüman tacirleri kovmayı reddetti. Müslüman-Hıristiyan düşmanlığı çığırından çıktı ve bunu takiben Portekizliler kılıçtan geçirildi. Cabral hayatta kalanları gemisine aldı, misilleme olarak limanı topa tuttu; sonra ambarlarını tam olarak doldurmak üzere ismen Saamoothiri'nin vasalları olan, ama Portekizlilerle ittifak kurmaya hevesli Kohi ve Kannur'a doğru yelken açtı. 1501 yazında Lizbon'a ulaştı; yanında –hele Portekiz'in başta gelen Hint baharat merkezini bombardıman ettiği haberinin fiyatları aniden fırlatmasıyla– muazzam kâr sağlayacak denli ucuza satın alınmış bir baharat yükü getirdi.

Da Gama'nın denetimine verilen üçüncü Portekiz keşif seferi 1502 Mart'ında başladı. Altı karaka, dört nao ve beş karavelayla çıkılan bu sefere mayısta dört küçük gemi daha eklenecekti; seferin öncekilerden farkı, Asya denizlerinde kalıcı bir mevcudiyet sağlamak üzere düzenlenmiş ve donatılmış olmasıydı. Hindistan'a sonbaharda ulaşan da Gama, Kozhikode'yi ablukaya aldı ve kuvvetlerini Saamoothiri'ye karşı düşmanlık besleyen ya da en azından Portekiz'in baskısına dayanamayacak olan limanlarda üslendirdi. Acımasızca kabul ettirilen abluka Türklerin nakliyatını ve karabiberi de kapsayacak şekilde genişletildi; yalnızca Kozhikode'ye değil, Mısır'daki Memlûk Sultanlığı'nın vergi gelirlerine de darbe indirdi. Saamoothiri ile Müslüman tacirler kışın kuvvetlerini derleyip, da Gama'nın karşısına iki filoyla çıkmaya hazırlandı. Bunlardan biri yerel olarak toplanmış altmış *proa*[11] ve küçük deniz teknesinden, diğeri de Memlûkların göreve getirdiği bir komutanın emrinde yirmi Kızıldeniz yelkenlisinden ibaretti. İki filo, dönüş yolculuğu için limanda baharat yükledikleri sırada Portekizlilere

9 Arma: Geminin yürümesine hizmet eden direk, seren, ip, halat ve yelken takımı –ç.n.
10 İspanyolcada 15.-16. yüzyıllarda ticaret gemilerine verilen ad (Portekizcesi nau) –ç.n.
11 İng. prahu: Büyük üç köşe yelkenli bir Malezya tekne türü –ç.n.

**Malabar Kıyısı Muharebesi**
Muharebenin ilk evresinde, Vicente Sodre'nin manevrası kolay karavelalarıyla bir hizada başta giden Portekizliler ve karaka filosuyla onları takip eden da Gama, yaklaşan Müslümanların rüzgâr üstü tarafına geçmek üzere seyrettiler. İkinci evrede, Sodre'nin borda bataryaları nispeten derme çatma Müslüman teknelerini darmaduman etti, böylece da Gama'ya yalnızca kasaralardan ve güvertelerin ortalarından ateş eden düşmanı temizlemek kaldı.

çullanmayı planlıyordu; ama da Gama yerel ajanlar tarafından uyarıldı ve tuzağı savuşturdu. Yine de Portekizlilerin başarı ihtimali çok düşüktü. Saamoothiri gemilerinin avantajının bire yirmi olduğuyla böbürleniyordu. Casuslar da Gama'ya düşmanın on kat üstün olduğunu haber verdi.

İki taraf 1503 Şubat'ında Kozhikode açıklarında karşılaştı. Portekizliler iki filo halinde kuzeyde, karadan gelen bir esintiyi arkalarına almış olarak duruyordu. Filolardan önde olanı, da Gama'nın başta gelen astlarından Vicente Sodre'nin emrindeki beş karavela ve iki ya da üç daha küçük ve manevrası kolay naodan meydana geliyor, onu, da Gama'nın idaresinde olan karakalar ile kalan naolar takip ediyordu. Kronik yazarı Gaspar Correia'ya göre, da Gama "karavelaların peş peşe sıraya girmesini... toplarını olabildiğince ateşlemelerini" emrediyor, "kendisi de onların arkasındaki karakalarla aynını yapıyordu." Niyeti açıkça düşmanı uzaktan topa tutmaktı. Yalnızca otuz kişilik mürettebata sahip karavelalar, "altta dört ağır top ve üstte falcon/şahin denilen (ikisi geminin gerisinden ateş eden) altı top ile kıç güvertesine ve pruvalara yerleştirilmiş olan kıçtan dolma on top" taşıyordu. Karakalar ise "alt [güvertenin] her iki yanında altışar top, pupa ve pruvada ikişer küçük top, ayrıca güvertede sekiz şahin ile kıçtan dolma birçok küçük çaplı top ve öne ateş eden iki küçük top" bulunduruyordu. "Altta"kiler muhtemelen 5,5 ile 8 kilo arasında taş gülleler atan *camelo* veya *camelete* denen toplardı; şahinler mil kundaklı ve 2 kilo dolayında taş gülle, daha doğrusu bilye şeklinde mermi atan silahlardı;

**A Malabar Kıyısı**
Şubat 1503

Şubat 1503: Da Gama, toplam 15 gemilik iki filoyla kuzeye Kozhikode'ye doğru ilerledi ve değişik boylarda 80 yerel teknelik bir kuvvetle karşılaştı

Yerel bir kuvvet iki Portekiz filosundan ilkine yaklaşmak için manevra yaptı

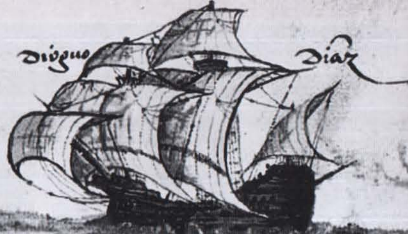
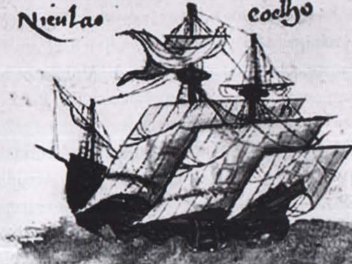
Portekizliler pruva hattı düzenine geçme manevrası yapıp ağır toplarını düşmana yöneltti.

Portekizlilerin bunaltıcı ateşine maruz kalan yerel gemiler, düşmana yaklaşıp bordalamayı beceremedi ve sonunda büyük zayiat vererek uzaklaştırıldı. Böylelikle Portekizliler hayati ticari bağlantıları denetler hale geldi.

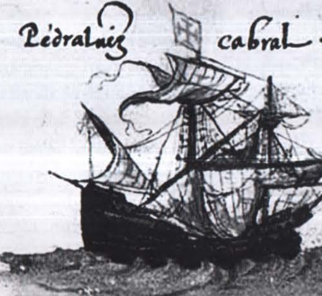


Pedro Cabral'ın 1500 tarihli Hindistan seferine katılan gemilerin neredeyse döneme ait bir tasviri. Karaka, karavela ve naolardan oluşan karışıma dikkat ediniz. Cabral Atlantik'te fırtınalarla karşılaştı, resimde ima edildiği gibi birkaç tekne battı ya da geri döndü ve yalnızca altısı Hindistan'a ulaştı. Cabral, rota üzerinde Avrupalıların Brezilya kıyısında belgelenen ilk karaya çıkışlarını gerçekleştirdi ve ülkeyi Portekiz adına sahiplendi. Kaynaklar, bu önemli başarıyı daha önce bir keşifte bulunulduğunu akla getiren bir kayıtsızlıkla geçiştirir.

A·SEGVN·DA·ARMADA·DE·PEDRAL VARES·CABRAL·ANO·DE·500·






kıçtan dolma olanlara *berço* deniyordu, bunlar da bilye atan, namlu çapı 5 cm dolayında ve kundakları milli silahlardı.

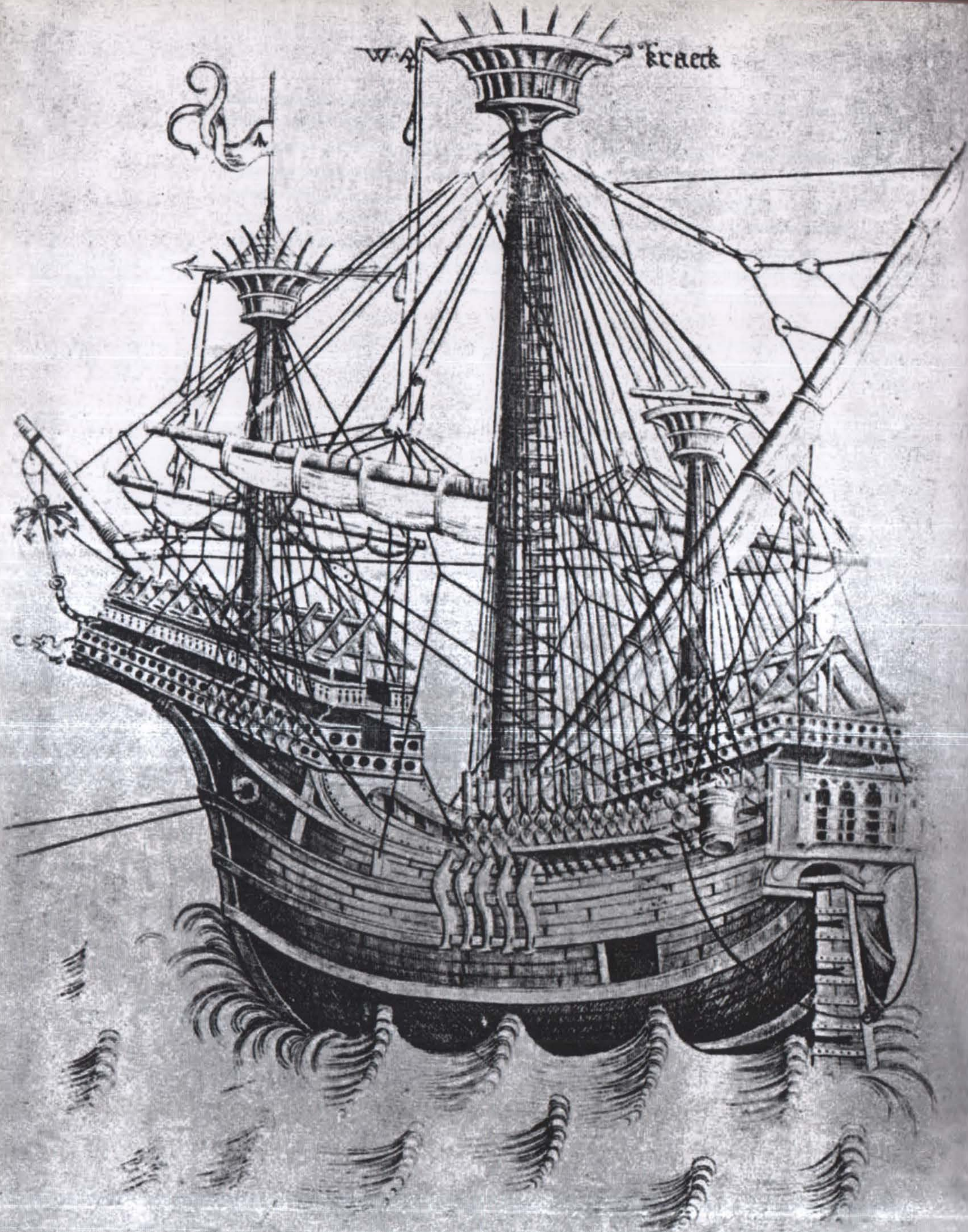
Müslümanlar kuzeyden yaklaştı. Başı çeken Kızıldeniz yelkenlileri ile peşlerindeki yerel tekneler, dağınık ve düzensiz iki ayrışık filo vücuda getiriyordu. Sodre'nin nispeten avantajlı bir pozisyon yakalamak için kıyıya doğru yönelen filosu yelkenlilerle çatışmaya tutuştu ve borda toplarını etkili bir şekilde kullandı: İlk salvolar Mısır amiralinin teknesinin direklerini kırıp gemiyi batırdı. Sodre'nin, Müslümanların yaklaşma ve borda etme çabalarından kolayca kaçınan karavelaları, dümen sularında parçalanmış gemi omurgaları bıraktı. Da Gama'nın filosu geride kalan yelkenlilerin icabına bakarken, Sodre yerel teknelerle çarpışmaya girdi, dosdoğru ortalarına dalıp ağır topları ve darbzenleriyle büyük zarar verdi. Müslümanlar onları yoğun bir top ve ok atışına tuttu, ama Portekizliler zayiata maruz kalan darbzen topçularının dışında gemilerinin sağlam küpeştelerinin arkasında güvenlikteydi. Muharebe birkaç saat içinde sona erdi. Hayatta kalan Müslümanlar ise selameti karaya sığınmakta buldu.

Deniz savaşında Atlantik ve Hint-Arap nüfuz alanlarının kaynaşması muazzam sonuçlar doğurdu. Bundan böyle *cartaze*, yani Portekizlilerden satın alınmış ruhsat olmaksızın Hint Okyanusu'na yelken açan tacirler, bunu canları ve malları pahasına yaptı. Avrupa'da baharat fiyatları, Portekiz krallığının ve Portekizlilerin mallarını pazarladığı Anvers limanının çıkarına tırmandı. Bununla birlikte, geleneksel simsarlar Portekiz makamlarını atlatmanın yollarını buldu ve Levant ticareti on yıl içinde büyük ölçüde toparlandı. Gel gelelim Memlûk Sultanlığı bu arada varidatının önemli bir bölümünü kaybetmişti; böylelikle Osmanlı sultanlarının dolduracağı bir iktidar boşluğu oluştu. Bundan sonra Portekiz'in Hint Okyanusu üzerindeki denetimine meydan okumalar dışarıdan gelecekti.

Bunların ilki, Kızıldeniz'de vücuda getirilen bir Akdeniz kadırga donanmasıydı ve Memlûk Sultanlığı'nın himayesi altında düzenlenip kısmen İtalyan ticari çıkar grupları tarafından finanse ediliyordu. Osmanlıların komuta ettiği, aynı zamanda büyük ölçüde destek verdiği uzman topçularla denizcilerden oluşan bir mürettebata sahipti. Söz konusu donanma, 1508'de Gücerat sultanının desteğiyle Hindistan'ın batı kıyısındaki Chaul'da büyük zayiata uğrama pahasına bir Portekiz filosunu yenilgiye uğrattı, ne var ki ertesi yıl Diu'da Portekiz'in bir karşı saldırısında imha edildi. Burası bir Akdeniz imparatorluğunun doğuda nüfuz ettiği en uzak noktaydı. Portekizliler, Portekiz'in Hindistan'daki mülklerinin, Estado da India'nın genel valisi (1509-1515) ve Portekiz İmparatorluğu'nun mimarı olan Alfonso d'Albuquerque'in yönetiminde 1510'da sürekli bir üs olarak Hindistan'ın batı kıyısındaki Goa'yı zapt etti ve 1511'de, Hint-Arap ve Çin nüfuz alanlarını birbirine bağlayan başlıca ticaret merkezi Malakka'yı aldı. Doğuya doğru sondajlar yaparak 1520'lerde Ming hanedanının hüküm sürdüğü Çin'e nüfuz etme çabaları başarısız kaldı. (Kaynaklar arasındaki şaşırtıcı eşitsizlik dikkate alındığında, böyle bir denemeye girişmiş olmaları bile nefes kesiciydi.) 1535'te de Vietnam'da bir imalathane –ve Cizvit misyonerler için bir köprübaşı– tesis ettiler. Rahip Johannes'in krallığını –aslında Etiyopya'yı– kurdular ve bunu 1540'ların sonuna doğru Osmanlıların bir tür vekili olan Müslüman Somali Krallığı'na mağlup olmaktan kurtardılar. 1550'lerin sonuna gelindiğinde, Ming Çin'inin yumuşak karnı olan kokuşmuş bürokrasiyi istismar eden Portekizliler, Japonya'nın Çin ticaretine sızmak için Makao'da bir ticaret istasyonu kurmak üzere –başka türlüsü Ming kararnamesiyle yasaklanmıştı– yerel memurların onayını garantilemişti.



Portekizliler her yerde başarılı olamadı. 1513'te Kızıldeniz'in girişindeki Aden limanını alma teşebbüsleri sonuca ulaşamadı; ama Albuquerque bunu telafi etmek için 1515'te beklenmedik bir darbeyle Basra Körfezi'nin ucundaki Hürmüz Adası'nı aldı. Kutsal kent Mekke'nin giriş kapısı olan Cidde'yi fethetme amacındaki cüretkâr bir girişim, geçici olarak bu göreve getirilmiş bir Osmanlı komutanının emrindeki Memlûk kuvvetince boşa çıkarıldı. Açe sultanları Osmanlıların teknik desteğiyle yerel bir deniz gücü haline geldi ve dayanıklı cönklerle seyreden Gücerat tacirleriyle işbirliği halinde geleneksel baharat ticaretini büyük ölçüde yeniden canlandırdılar. Yine de, 1520'lere gelindiğinde, Portekizliler, türünün ilk örneği bir okyanuaşırı imparatorluk olarak Hint Okyanusu'nda iyice yerleşmişti.




# ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

# KARAVELA VE KARAKALAR

BİR KARAKANIN AĞAÇBASKI TASVİRİ (Willem A. Cruce). Burgonya Dükü Cesur Charles ile York'lu Mary'nin 1468'deki düğün kutlamalarına hazırlık çerçevesinde çizilmiştir. Dük'ün kudretini simgeleyen büyük karaka modelleri, düğündeki şölenlerden birinde kızarmış et servis edilen tabakları süslemiş ve ağaçbaskı da model yapımcılarına rehberlik etmek için kullanılmıştır. Doğru ve bilgilendirici olan resim, bir karakanın (Felemenkçe *kraeck*) açıkça bu sıfatla teşhis edilen en erken tasviridir. Barutun çarpışmalarda ikinci derecede bir rol oynamasının beklendiği aşikârdı. Teknenin hücuma yönelik kozu çıkıntılı baş kasarasıydı; bu nokta cıvadranın altındaki bordalama kancasıyla vurgulanıyordu. Baş ve kıç kasaraları küpeştelerindeki yuvarlak deliklerin, arbaletçiler ile el silahı kullananlar için mazgal deliği işlevi gördüğü kuşkusuzdur.

# Karavela ve Karakalar

Bremerhaven'deki Deutsches Schiffahrtsmuseum'da yer alan Bremen kokesinin ölçekli modeli, 1962'de Veser Irmağı'ndan neredeyse el değmemiş halde kurtarılan bir tekne gövdesine dayanıyor. Kokelerin tasarım ve inşasına ilişkin bilgilerimiz büyük oranda bu gövdenin incelenmesinden edinildi. Bremen kokesi, aslıyla aynı boyda bir yeniden tasarımın da temelini vücuda oluşturdu. Söz konusu tekne şaşırtıcı derecede iyi yelkencilik niteliklerine sahipti ama denizin en sakin olduğu anlar dışında ıslanmaktan kurtulamıyordu.

Denizaşırı ülkelere Avrupa'nın gücünü taşımaya yeten yelkenli teknelerinin evrimi dümdüz bir çizgi izlemekten uzak olduğu gibi, bu süreci bugün bütünüyle kavramış da değiliz. 18. yüzyıl savaş gemileri, firkateynleri ve dökme mal nakliye teknelerinin geçmişteki benzerlerinin tasarımları, ille açık denizlerdeki rakiplerinden üstün olduğu için kabul görmüş değildi. Bunun nedeni, söz konusu gemilerin kendi karasularındaki şartlara uygun olması ve onları çalıştıranların, daha uzaklara gidebilmek için tasarımlarını ve tekne yapımlarını sürekli geliştirecek dürtü ve kaynaklara sahip olmasıydı. Bu, barut çağının eşiğinde Kuzey Avrupa denizlerinin en önemli yelkenli savaş gemisi olan koke için kesinlikle doğruydu.

Kokenin kökleri, çağdaşı Viking gemilerine kıyasla denize daha dayanıklı ya da daha elverişli olmayan Anglosakson tasarımlarda yatıyordu. Gel gelelim, ticaret genişledikçe koke sahipleri ve işletmecileri kokeleri tadil ederek halat donanımının verimliliğini geliştiriyor, taşıma kapasitesini artırmak için tekneyi büyütüyor, yan dümen yerine menteşeli bir dümen koyuyor, böylelikle teknenin boyutlarını daha da büyütmeyi mümkün hale getiriyordu. Koke, bütün bu süreç boyunca tek direğini ve kare yelkenini, omurgasını, düz kaplama olan yassı altını, dik pruvasını ve bodoslamalarını, bir de bindirme borda kaplamasını muhafaza etti. O denli başarılıydı ki, tasarımının kimi özellikleri, bilhassa kıçtan takma dümeni ve kare yelkeni, evrim geçirmiş olduğu yerdekilerden epey farklı koşullarda kullanılmak üzere Akdeniz'de yaygın olarak benimsendi. Sonunda, başta büyüklüğü ile kullanışlılığını sınırlandıran tek direği ve kare yelkeni olmak üzere belirli tasarım özellikleri kokeyi gündemden düşürdü ve meydan önce karkasa, ardından da tam donanımlı gemilere kaldı. Keza ticaret hacmi genişledikçe ve ticari faaliyetler daha ziyade rıhtım ve uygun yükleme tesislerinin bulunduğu büyük limanlar vasıtasıyla yapılmaya başladıkça, kokenin aşırı gelgit yaşanan küçük limanlarda yük indirip bindirmesinde yararlı olan düz altı, büyük deniz taşıtları için yetersiz hale geldi. Ayrıca, uzun mesafelerde bir gemi tipinin yalnızca esas nitelikleri değil, kim tarafından, niçin ve hangi kaynaklarla yönetildiği de önem taşıyordu. Buna karaveladan daha iyi bir örnek yoktur.

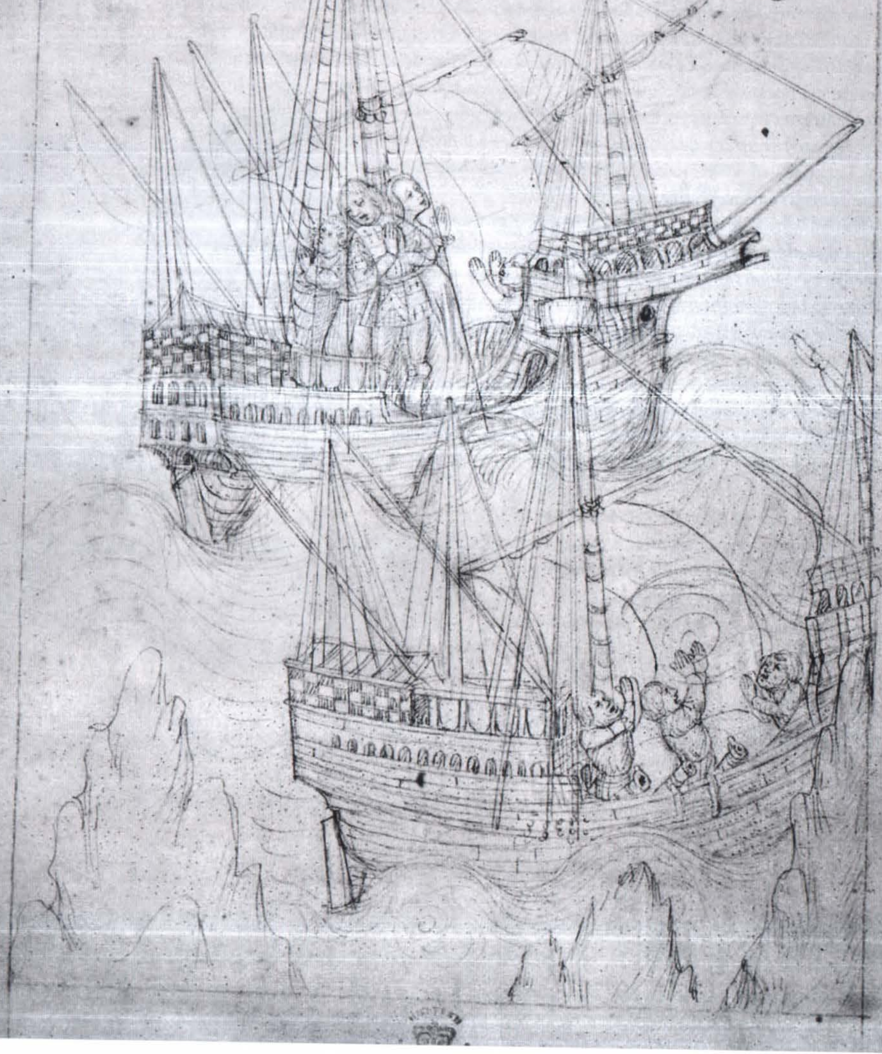
Karavela, Atlantik ve Akdeniz'in tasarım özelliklerini bünyesinde barındıran bir Atlantik balıkçı teknesi olarak doğmuştu. 14. yüzyılda belirgin bir tip olarak teşhis edilebilir duruma geldiğinde, en küçük karavela tek direkli bir açık tekne şeklindeydi. Tanımlayıcı karakter özellikleri, "önce iskelet" yöntemiyle inşa edilen düz kaplama –yani armuz kaplama yöntemiyle inşa edilen– gövdesi, kıçtan takma dümeni, Latin [üçgen] yelkeni donanımı, her şeyden önce de denize dayanıklı ve manevrası kolay olduğuna dair ünüydü. Gövdesinin boy-en oranı neredeyse beşe birdi. (Kıyaslayacak olursak, kokelerinki ancak ikiye birdi.) Bu noktada karavela birçok derin deniz gemisinden biriydi ve eğer Portekiz kralları Afrika kıyısı boyunca atılgan bir keşif seferi kampanyasına girişmemiş olsaydı, naonun atalarının yerine karavelanın geçmesi ihtimal dışıydı. (Bu konuda daha fazla bilgiyi aşağıda bulacaksınız.) Karavela bu iş için ideal olduğunu kanıtladı. 1440'lara gelindiğinde de tercih edilen tekne durumundaydı. Hindistan'a gitmeyi beceren karavelaların deplasmanı muhtemelen 80-130 ton arasındaydı; çoğunun üç, en büyüklerinin dört direği vardı. Latin yelkenleri sık sık yön değiştirmek bakımından kullanışsızdı, zira volta etmek için yelkenin sarılması ve bumbanın[1] ayağının direğin önüne doğru döndürülmesi gerekiyordu; ancak manevra yapmak için dönemin kare yelkenlerinden daha uygundu ve Ümit Burnu'na ulaşmayı hedefleyen uzun menzilli Atlantik yolculukları için de idealdi. Sonunda, pruva direğinin kare armalı, kalanların ise Latin olduğu karma bir armanın en iyi olduğu görüldü. Kristof Kolomb'un zamanında karavela, denize dayanıklılık ve manevra edilebilirlik bakımından naodan üstündü, ama seyir niteliklerinden fedakârlık etmeksizin onun kadar büyük inşa edilmesi mümkün değildi; ayrıca, yük kapasitesi yetersizdi. Portekizliler uzun yolculuklar için karavelaları, ambarları boşaldığında terk ettikleri ikmal gemileriyle, yani naolarla düzenli olarak destekledi.

Portekizliler karavelaları 1450'lerden itibaren, Kastilyalı ve Fransız mütecavizlere karşı Gine ticaretini savunmak için savaş gemisi olarak da kullandı. Manevra yeteneği ve sakin hava koşullarındaki üstün hızı düşmanın bordalamasına karşı –alçak fribordu karavelanın zayıf noktasıydı– etkili bir savunma sağlıyordu, ama etkili bir savaş gemisi haline gelmesi için toplara gerek vardı. Denge sağlamlığı ile alçak fribordu, Portekizlilerin onun ana güvertesine ağır savaş gereçleri yerleştirmesini ve küpeştelerin üstünden ya da açıklıklarından ateş edebilmesini mümkün kıldı. Karavelaların küçük boyutu, bu topların sayılarının birkaç –belki yalnızca bir– taneyle sınırlı kalmasını ve borda atışı yapmak üzere geminin ortasına yerleştirilmesini gerektirdi; başka bir seçenek yoktu. Dahası, üst güvertenin üst tarafında yer almaları, sakin denizlerde bile denge sorunları yarattı; bu nedenle toplar aşağıda saklandı ve ancak muharebenin yakın olması durumunda yukarı çekildi. Portekiz *camelo* ve *camelete*'lerinin üzerindeki dört kaldırma mapası[2] –başka amaçlarla kullanılmış olsalar bile kaldırma mapası oldukları kesindir– bunun dolaylı olsa da açık kanıtıdır. Portekizlilerin ağır toplu karavelaları ne zaman kullanmaya başladığını söylememiz mümkün değil, ama Hint Okyanusu'ndaki erken dönem çarpışmalarında soğukkanlı bir beceriyle kullanılması, bunun Ümit Burnu'nu dolanmalarından bir hayli önceye dayandığını akla getiriyor.

Karavela, ağır savaş gereçlerini okyanusta yelkenle seyretme yeteneğiyle birleştirme sorununa ancak kısmi ve özel bir çözüm getirdi. Bir karaka ya da nao tarafından önü kesilen bir

1 Yelkenli teknelerde yelkenin alt kenarının bağlı olduğu uzun direk; bumba, yelken direğine 180 derece dönüş imkânı sağlayan bir mafsalla bağlanır, özellikle rota değişimlerinde ve rüzgârın yön değiştirmesi sırasında bir yandan diğer yana hızla geçer –ç.n.

2 Ucu halkalı cıvata –ç.n.

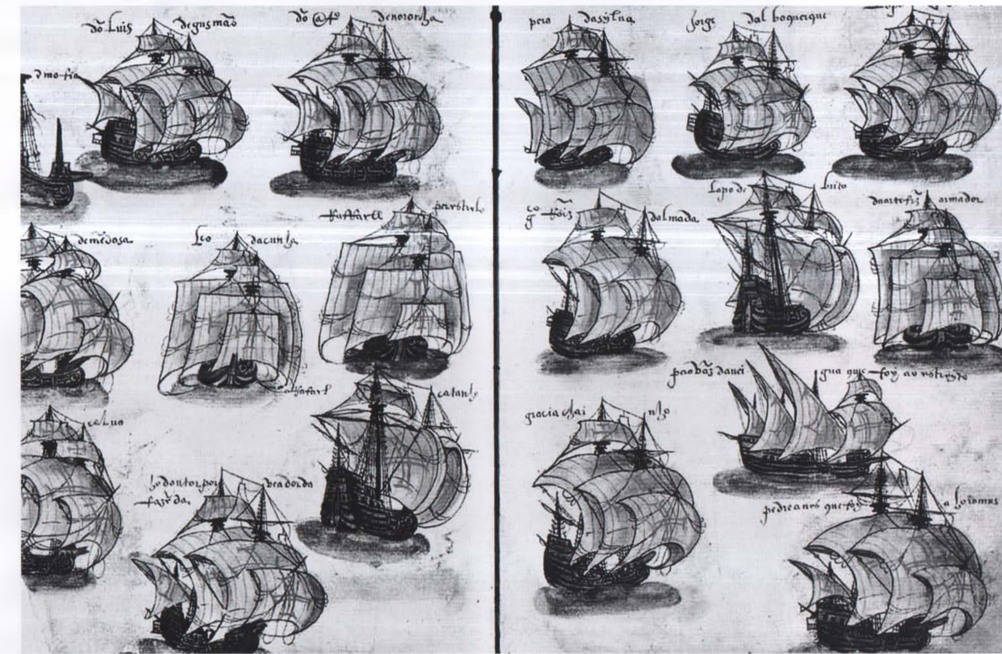


karavela, üstün manevra gücü sayesinde çarpışmadan kaçınabilir ve ideal şartlar altında uzaktan topa tutabilirdi. Gel gelelim, yukarıdan [kendisinden daha yüksek bordalı teknelerden] ateşlenen anti-personel silahlarla yenilgiyi tatmaksızın öldürücü darbeyi indirmek için yaklaşması zordu. Sorun 1500'lerde, karakalar ağır savaş gereçlerini tekne gövdesinin alt tarafında taşımaya başladığında ağırlaştı. Karavela 16. yüzyıl boyunca yararlılığını korudu, ama savaş gemileri içinde Avrupa denizlerinde hiçbir zaman ilk seçeneği oluşturmadı.

Bu arada, karaveladan daha dayanıklı inşa edilen, gövdesi daha enli ve daha hacimli tam donanımlı yelkenlinin habercisi olan naoların tasarımı giderek gelişti. Nao başından itibaren yük taşımaya daha uygundu, denize dayanıklılığı ve manevra edilebilirliği arttıkça karavelanın avantajları da önemini kaybetti. Karavela 16. yüzyılın sonunda hız ve manevra edilebilirlik bakımlarından hâlâ önemli avantajlara sahipti, –Kolomb'un bir nao olan hantal *Santa Maria*'sı ile *Niña* karavelası arasındaki karşıtlık yerinde bir örnek oluşturur– ama evrimsel olarak bir çıkmaz sokağa girmişti. Gelecek, savaş için inşa edilmiş en önemli tipini uzunca bir süre karakanın meydana getirdiği bir gemide yatıyordu.

Tam donanımlı yelkenli, Atlantik ile Akdeniz teknolojilerinin 13. yüzyılda başlayan ve aşağı yukarı 1300'lerden bu yana çabucak ivme kazanan bir kaynaşmasından doğdu. O dönemde Atlantik derin deniz tekneleri tek direkli, tek kare yelkenliydi ve eğer belirli bir büyüklük-

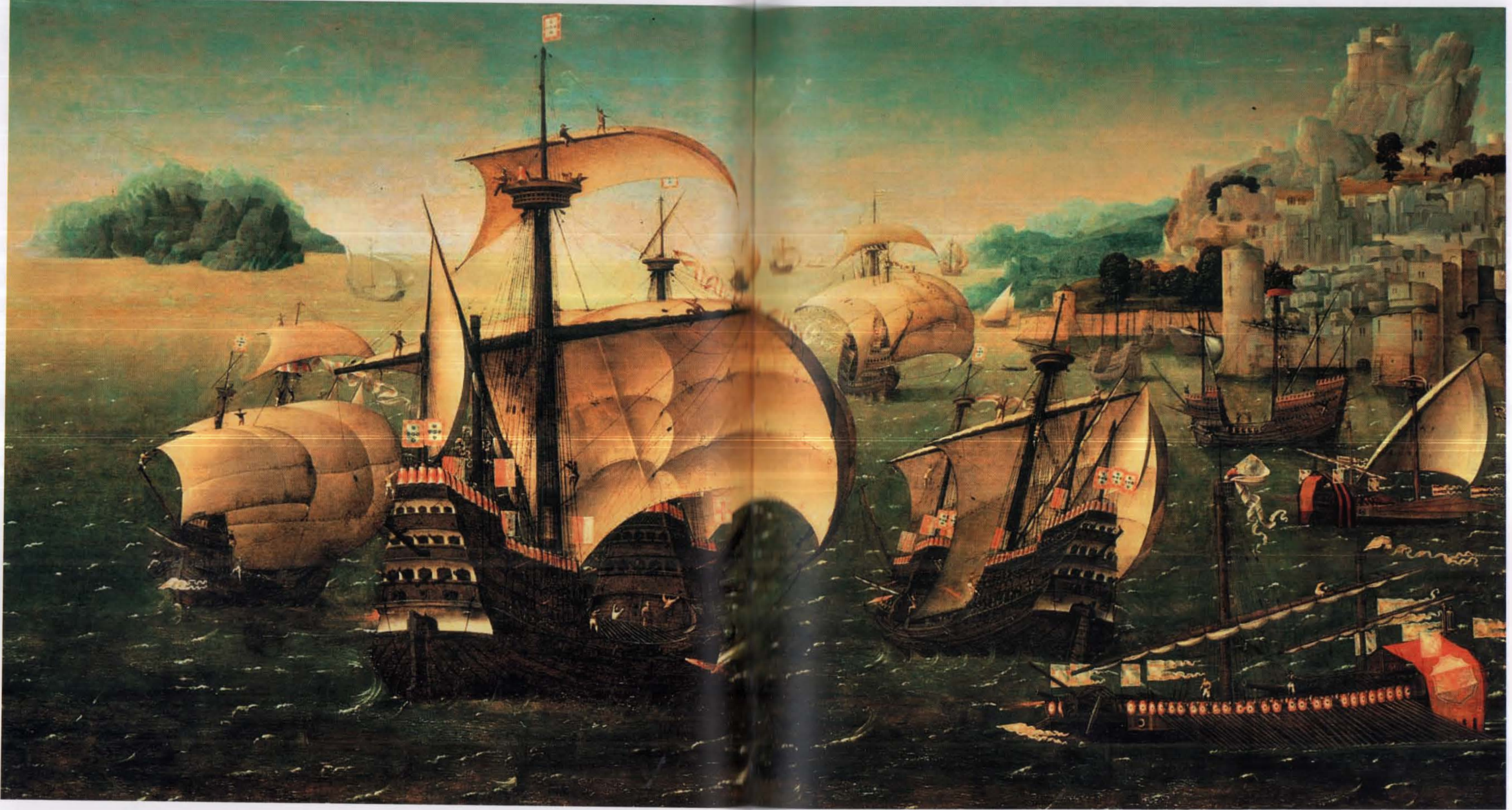
Warwick Kontu'nun etkinliklerini ayrıntılarıyla anlatan Warwick Roll'daki (y. 1480) bir çizimde (karşı sayfada) yer alan iki karaka. İnsan figürlerinin abartılı boyutuna rağmen, çifte mizana direklerinin işaret ettiği gibi karakaların büyük olduğu açıktır. Daha yakın olan geminin orta kısmında küpeşteden dışarı taşan bombardlar dikkati çekiyor.



Yarım yüzyıl sonra yayımlanan bir kitapta Portekiz'in 1519'da limandan ayrılan Hindistan donanması. Aradan zaman geçtiği halde gemi tasvirleri inandırıcıdır. Üç mizana direkli Latin yelkenli tekne açıkça bir karavela olsa da gemilerin çoğu karaka sınıfındandır.

te ise kıçtan takma menteşeli bir dümeni vardı. Kokenin düz kaplamalı altı hariç tutulursa, söz konusu tekneler bindirme kaplamalı tasarımla "önce kabuk" yöntemiyle inşa ediliyordu. Akdeniz tekneleri ise "önce iskelet" yöntemiyle çerçevelere çivilenmiş düz kaplamalı olarak inşa ediliyordu; Latin yelkenli olup dümenleri kıç omuzluğuna bağlıydı. Kayda değer büyüklükteki bir teknenin iki direği vardı ve yaklaşık 1400'ten itibaren bunlara bir üçüncüsü de eklendi. Bunu takip eden başka teknelerden aktarma ve uyarlama süreci karmaşıktır ve bunun tam olarak nasıl yapıldığı tartışmalı olsa da ana hatları bellidir: Akdeniz gemi yapımcıları önce kıçtan takma dümeni, ardından kare yelkeni benimsedi; Atlantik gemi yapımcıları ise birden çok direği benimsedi ve gemiyi rüzgârın yönüne ve rotaya göre düzeltmekte yardımcı olsun diye en arkaya bir Latin yelken koymaya başladı.

Bir sonraki kritik adım, Atlantik gemi yapımcılarının "önce iskelet"li armuz kaplama yöntemini benimsemeleriydi. Bu değişikliğin nedeni açık değil; "önce iskelet" tasarımı gele-



Joachim Patinir'e (1485-1524) atfedilen bir tabloda, 1590 dolayında büyük bir Portekiz karakası, neredeyse kesinlikle Santa Catarina do Monte Sinai, sağ ön planda 24 sıralı bir alla sensile [basit tarzda] kadırga ile birlikte görülüyor. Ortadaki üç karaka da aynı geminin farklı görünüşleri gibi duruyor. Burada görüldüğü gibi, kare şeklindeki ana yelken ile ön yelkenler sarılmak için indirilmiyordu, bu çok daha sonra uygulanacaktı. Ana yelkenin alanını genişletmek için yelkene bağlı iki bone [yelkenin üst yakasına bağlanan ekstra yelken bezleri] var.

neksel becerilere daha az bağımlı ve muhtemelen daha ucuzdu, bununla birlikte bu etkenlerin ne denli önemli olduğunu söyleyemeyiz. Uzun vadede daha önemlisi, "önce kabuk" yönteminde gövdeler göz kararı inşa edilirken, "önce iskelet" yöntemiyle inşa edilen gövdelerin sistemli planlamayı gerektirmesiydi. Kaplama tatbik edilmeden önce çerçeveler çatılmalı ve gövdenin şekli belirlenmeliydi, böylece en iyi planlayanlar ödüllendiriliyor ve daha iyi tasarımlar daha çabuk öne çıkıyordu. Bu durum Avrupa'da artan bir sıklıkta vuku bulmaya başladı, ne var



Bir karakaya ikmal maddeleri yüklenmesini gösteren 1520 tarihli anonim bir Felemenk ağaçbaskısı. Tayfalar gemiye düzensiz biçimde biniyor. Bunda kuşkusuz alkolün etkisi var, nitekim kıç güvertesindeki gemicinin havaya kaldırdığı bira kupası bunu belli ediyor! Sanatçının bireysel silahları tasviri örnek alınacak nitelikte ve ateşli silahların yokluğunu daha da kayda değer kılıyor. Keza kapaklı top lombarlarının yokluğu da dikkat çekicidir.

ki başka yerde görülmüyordu; ve bu önemsiz bir mesele de sayılmazdı. Nihayet armuz kaplama, tekneleri büyük topların ağırlığına ve geri tepmesine uygun hale getirmek için gerekli sağlamlaştırmaya daha uygundu.

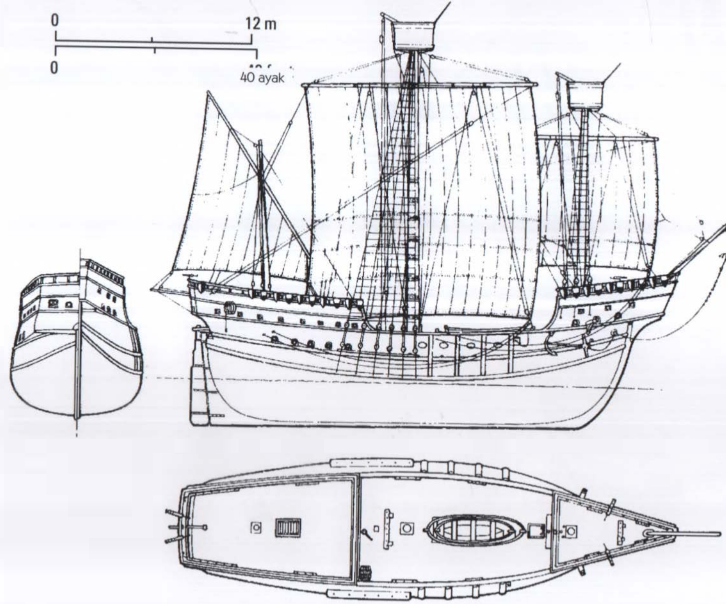
1450'lere gelindiğinde, yukarıda ana hatları çizilen süreçte nao, yani armuz kaplamalı, menteşeli dümenli, üç direkli ve cıvadralı bir tekne üretilmişti. Gövdesinin boyu eninin üç ila beş katıydı, baş ve kıçında daimi savaş yapıları [kasaraları] vardı. Pruva ve grandi direkleri ka-



1545 tarihli Anthony Anthony Roll'da resimlenen ünlü Mary Rose. 1509'da inşa edilen Mary Rose'un başlangıçtaki deplasman hacmi 1.050 ton civarındaydı. Burada ise yeniden inşa edildiği 1536'dan sonraki haliyle görülüyor. Anthony, silahların hepsi tunç döküm iki kanon, iki yarım kanon, iki *culverin*, iki saker ve bir darbezen ile hatırı sayılır miktarda dövme demir toplarla, özellikle denizde kullanım için düşünülmüş kıçtan dolma büyük toplardan on iki adet lombar topu içerdiğini belirtiyordu. Talihsizlik sonucu 19 Temmuz 1545'te Portsmouth açıklarında batan geminin gövdesinin büyük kısmı 1970'lerde deniz arkeologlarınca kurtarıldı ve şimdi Portsmouth'ta teşhir ediliyor. Batma esnasında baş kasarası adamakıllı alçalmıştı.

re yelkenli, mizana[3] direği ise Latin yelkenliydi, cıvadranın altında da kare şeklinde bir yan yelken asılıydı. Yüzyılın sonuna gelindiğinde, gabyalar kare gabya yelkenleri taşımaya uygun biçimde donatılmıştı, bu da donanımın gücünü artırıyordu. Sonuçta tam donanımlı gemi ya da basitçe gemi ortaya çıktı. Tekne gövdeleri giderek daha denize dayanıklı ve verimli bir hale dönüştü, 1500'lerin ortasına gelindiğinde de iyi tasarlanmış gemilerin performansı karavelalar kadar iyiydi. Bununla birlikte muharebede ağır basan bunlar değildi; bu üstünlük karakaya aitti.

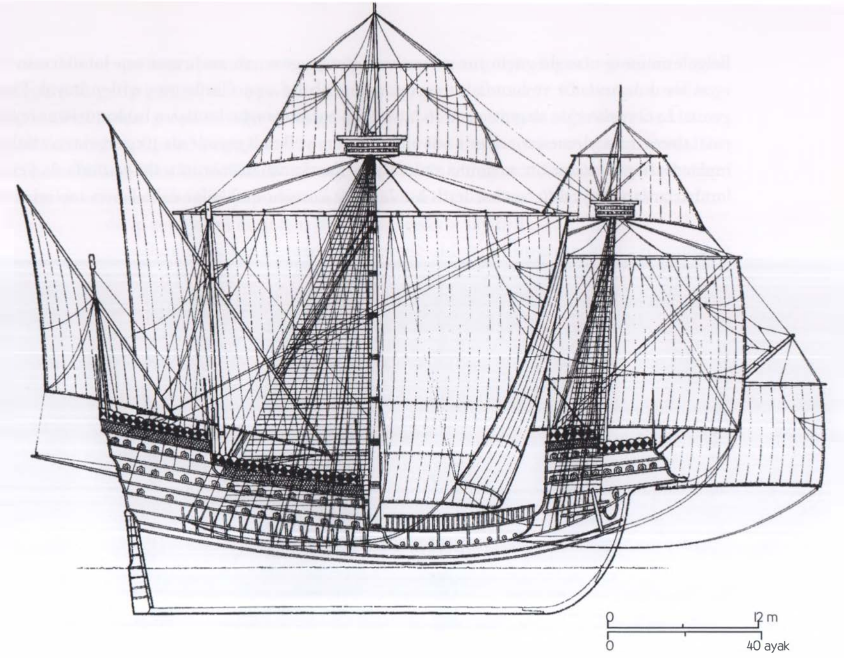
Karakaların İngilizce ve diğer Kuzey Avrupa dillerinde oldukça belirli bir anlamı var, ama bu başka yerler için geçerli değil ve terminoloji yanıltıcı olabiliyor. Buna rağmen karakanın arkasındaki fikir açıktı: Büyüklük ve yükseklikten, özellikle karakanın ayırt edici özelliği, öne çıkan yüksek baş kasarası ve büyük çanaklıkları vasıtasıyla taktik bir avantaj sağlamaktı. Karakalar bindirme kaplamalı, armuz kaplamalı ya da her ikisinin bir karışımı olabilirdi. Ayrıca karaka, yelken planı ve armayla tanımlanmıyordu: Bazı erken dönem karakaları çift ya da hatta tek direkliydi. Ancak gövdesi ve savaş amaçlı kasaraları geminin yelken planıyla birleştirildikten sonra karaka önemli bir tekne tipine dönüştü.




**Orta Boy Bir İberya Karakası, y. 1500**
Bu karaka tam donanımlıdır; yani pruva ve grandi direklerinde kare yelkenler, mizana direğinde ise bir Latin yelkeni taşır. Kolomb'un Santa Maria'sı, su kesiminde 3 m daha kısa ve yalnızca hafif silahlı olmakla birlikte, burada resmedilen gemiden o kadar da farklı değildi. Santa Maria gibi burada görülen tekne de, terminolojide genel bir tutarlılık ve hassasiyet eksikliğini yansıtır şekilde muhtemelen nao diye adlandırılıyordu.

[3] Pruva, geminin ilk direği; grandi, geminin ikinci direği; mizana üç ya da daha çok direği bulunan gemilerde arka direk –ç.n.






**Santa Catarina do Monte Sinai**
Yaklaşık 1520 tarihli Santa Caterina do Monte Sinai [Sina Dağı'nın Azize Katerina'sı] gemisinin modern bir çizimi. Bütün cesametine rağmen –zamanının en büyük savaş gemilerinden biriydi– alt güvertelerde hiçbir ağır savaş gereci taşımıyordu; 140 topunun çoğu hafif küpeşte topları ya da darbezenlerdi.

Karaka, gemilerin yüklerini korsan saldırılarına karşı güvenceye almak ve bir silahlı kuvveti denizde yol alır hale getirmek gibi ikili bir ihtiyaçtan doğdu. Denize dayanıklı ve mantıklı ölçüde manevrası kolay bir tekne olduğunu varsayarsak –nitekim tam donanımlı karaka böyleydi– salt büyüklük ve yükseklik her iki amaca da hizmet ediyordu ve 15. yüzyılın ilk onyıllarında karakteristik şekline kavuşmuştu. Bunu Flaman usta WA'nın (Willem Cruce) bir *kraeck* [karaka] gravüründe ve Warwick Roll'daki resimlerde görebiliriz. Sırasıyla 1476 ve 1480 dolaylarına ait karakaları gösteren tasvirlerde bu kaynaklar çarpıcı ayrıntılar sağlar. Baş kasaraları kıç kasaralarından adamakıllı daha yüksektir, bu da tercih edilen taktiğe işaret eder: İlkin pruva önde olmak üzere düşman teknesiyle borda bordaya gelmek, düşmanı sıkıca kavramaya çalışmak, –WA'nın karakasının cıvadrasından dikkat çekici biçimde sallanan bordalama kancası bunu sağlıyor– düşman gemisinin orta kısmına mermi yağdırmak, güvertesine çıkmak ve tekneyi ele geçirmek. Sapienza Muharebesi'ni tartışırken gördüğümüz gibi, barutlu savaş gereçleri bu taktik reçetesini ilk önce pek değiştirmedi ve başlangıçta karakanın esas barutlu silahları olan küçük bombardlar esas olarak savunmaya dönüktü. Bu, WA'nın karakasında açıkça belli: Teknenin orta kısmında ve baş kasarasında hiç top yokken, kıç galerisi ve mizana direği üstündeki kargayuvasında [çanaklık] toplar var. Üstelik grandi direği ile pruva direğinin kargayuvalarında taş çekmek için palangalar bulunuyor ve bu çanaklıklar bol miktarda sivri demirle donatılmış.

Karakalar, gövdenin alt kısmında su geçirmez top lombarlarının arkasına ağır toplar monte etmeye başlayan ilk yelkenli gemilerdi, ancak bunun ne zaman ve nerede yapıldığı belli değil.

Belgelenmemiş olsa da güçlü bir geleneksel görüşe göre, su sızdırmaz top lombarının icadı 1500'ler dolayındadır ve bunda bir gerçek payı olabilir: 1490'larda inşa edilen büyük Fransız gemisi *La Cordelière*'de alt güvertede 16 büyük top bulunuyordu; bunların başka türlü nereye koyulabileceğini söylemek zor. Her nasıl olursa olsun, yelkenli gemilerde ilk gerçekten etkili ağır toplar kadırgaya karşı bir savunma önlemiydi: Karakanın dümeninin iki yanında da yer alan lombarlardan ateş eden *basilisk*'lerdi bunlar. Söz konusu mekânlar daha sonra top odası diye anılacaktı. Modern anlayış açısından, en ağır toplarından birini geriye doğru ateş edilen bir yere yerleştirmek garip görünebilir, ama bu seçim için iyi gerekçeler vardı. Karakanın sualtı hattı dikkate alındığında, gerçekten ağır savaş gereçlerinin monte edileceği yegâne yer kıç kısmıydı ve karakanın düz pupası,[4] su geçirmez lombarları tecrübe etmek için mantıklı bir yerdi. Son olarak, hava kadırgaların karakaları avlayacağı denli sakin olduğunda, karaka mürettebatının ateşe karşılık vermek üzere gemiyi pozisyona sokmak için denize sandallar ve tonoz çapası[5] indirip gemiyi çekmesi için de yeterince sakin sayılırdı.

Bir 16. yüzyıl ortası İsveç savaş gemisinin planı. Nispeten küçük olan teknenin, her bir yanında on topluk bataryalara –bunlar kuşkusuz İsveç tuncundan yeni dökülmüştü– sahip ve tam armalı olduğu görülüyor. Bu noktada, İskandinav gemi mimarisi en iyi Avrupa uygulamalarına hızla yaklaşıyordu. Normal olarak ülkeden uzakta seyretmesi talep edilmeyen İsveç savaş gemileri, erzaktan kısma pahasına saldırıya yönelik daha ağır savaş gereçleri taşıyabiliyordu.

Bunun ilk kez ne zaman ve nerede olduğu bilinmiyor, ama ağır topların yelkenli gemilerde stratejik olarak ilk anlamlı kullanımı İskoçya Kralı IV. James tarafından kara hedeflerine karşı gerçekleştirilmişti. Bu bulguya çıkarsama yoluyla ulaşırız, ama durum açıktır: James'in karakalarına ağır savaş gereçlerinin monte edildiğini ve kuvvetlerinin 1504'te İskoçya'nın Batı Adaları üzerinde kraliyet otoritesini kabul ettirmek için, en yakın kara parçasına bir mili aşkın bir mesafeden top ateşiyle adanın Cairn-na-Burgh denilen hisarının bedenini biçtiğini biliyoruz. Atlantik gemi yapımcıları çok geçmeden karakaların eğimli yan taraflarına su geçirmez lombarlar açmayı öğrendi; 1520'lere gelindiğinde bordalarda ağır savaş gereçleri yaygındı. Bununla birlikte, "bataryalı yelkenli gemi"nin keşfedildiği anlamına gelmiyordu bu. Aksine, ağır savaş gereçlerinin yelkenli gemilere en iyi nasıl monte edileceği ve kullanılacağına ilişkin fikirler durmadan değişiyordu, belirgin amaç ön tarafa yönelik top ateşinin şiddetini azamiye çıkarmaktı, kuşkusuz böylece kadırganın merkezi eksen üstündeki topuna [baş topu] uyum sağlamak amaçlanıyordu. Karakanın gövde şekli bu hedefi olanaksızlaştırıyor, ama bu yönde çaba gösterenlerin cesareti kırılmıyordu. *Mary Rose* 1545'te battığında, kıç kasarasının ön kenarından baş kasarasının üstünden geçecek şekilde yanlamasına ateş eden, tekerlekli bir kundak üzerinde 9 librelik yarım *culverin* sınıfı tunç bir top taşıyordu; herhalde çift imal edilmiş iki toptan biriydi ve güvertedeki topların en iyi ve en modernlerindendi.

Karakanın 1510'larda güvertesinde taşıdığı toplar ne olursa olsun, en büyük taktik erdemleri hâlâ büyüklüğü ve yüksekliğiydi; dökme mal taşımaya elverişli olması ise onu daha da uygun kılıyordu. Bu, esas tehdidin bordalamaya çalışan daha küçük deniz teknelerinden geldiği Doğu denizlerinde özellikle geçerliydi. Avrupa denizlerinde sorun topla silahlandırılmış savaş kadırgasıydı ve kadırgalarla Manş Denizi ve Akdeniz'in ötesindeki açık denizlere çıkmak nadiren göze alınıyordu. Portekiz bu etkenleri değerlendirmeyi bildi ve çok geçmeden yıllık baharat konvoyunda (Carreira das Indias) karavelaların yerine sürekli daha büyük karakalar geçti.

Özetlersek, ağır silahlı karavela Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki ilk hamlesi için biçilmiş kaftandı, ama Portekizliler bir kez denizde yerel muha-

4 Geminin kıçının su kesimi üstünde kalan çıkıntılı bölümü –ç.n.

5 Dört tırnaklı tonoz çapası ya da demiri denize atılır ve yoma denilen kalın halatlarla çekilmek suretiyle geminin yönü değiştirilirdi –ç.n.

**Baltık, 1563-1570**
Baltık'taki güç ilişkileri, denizde barutun giderek artan öneminin ve Reformasyonun siyasi yan etkilerinin harekete geçirmesi sonucu, 16. yüzyılda büyük bir değişiklikle yüz yüze geldi. En başta Baltık ile Atlantik'i birbirine bağlayan kanalda gemiciliğe konulan vergiler nedeniyle Danimarka kendi donanmasını inşa etti ve 1510'lara gelindiğinde güçlü bir deniz gücüne sahip oldu. Gel gelelim İsveçliler 1501'de Danimarka yönetimine karşı ayaklandı ve –otuz yılı alsa da– Vasa hanedanının idaresindeki İsveç'i büyük bir güç haline getirdi. Hem İsveç, hem Danimarka Protestan oldu ve Kilise mülklerini krallık denetimine aldı. Töton [Teuton, yani Alman] Şövalyeleri'nin Büyük Üstat'ı 1525'te Lutherci olduğunu ilan ederek tarikatını dağıttı. Daha önce Teuton tarikatı tarafından yutulan Livonya Şövalyeleri kısa süreliğine bağımsızlıklarını ilan etseler de toprakları Rusya, Polonya-Litvanya ve İsveç arasında bölüşüldü. Bu arada Danimarka ve Hansa Birliği ise kanonla silahlı İsveç deniz gücü karşısında Baltık'taki hegemonya mücadelesini kaybettiler.

lefeti bastırdığında yararlılığı azaldı. Karavela ne yelkenli savaş gemilerine ağır toplar yerleştirmenin uzun vadeli çözümünü üretti, ne Portekizliler tarafından kullanılmasıyla borda ateşi taktiklerinin daha da gelişmesini teşvik etti. Karakaya gelince, gövdenin alt kısmında önemli sayıda ağır top taşıyabilirdi, ama bu toplar esas olarak savunma amaçlıydı. Karakanın sualtı hatları ve baş kasarasının hacmi ile ağırlığı, düşman yelkenlilerini kovalarken kullanılan ağır baş toplarını[6] fiilen işlevsiz bırakıyor ve yüksek fribordu ile kulemsi çanaklıkları geminin rüzgâr üstü seyretmesini güçleştiriyordu. Karakalar 17. yüzyılın içlerine kadar yararlı olmayı sürdürdü, ama karavela gibi karaka da evrimsel olarak bir çıkmazda son bulmaya mahkûmdu.

## İsveç'in Deniz Gücü Olarak Yükselişi, 1535-1570

Gemilerde ağır toplar, ayrıntıları açık olmamakla birlikte Baltık'ta 16. yüzyılın başına doğru, dönemin Atlantik'teki gelişmelerine koşut olarak görülmeye başlandı. Gel gelelim Baltık'taki stratejik etkileri bölgenin kendine has coğrafi, iktisadi ve siyasi özelliklerini yansıtır şekilde epeyce farklıydı.

Ortaçağda deniz savaşlarının başlıca nedeni Akdeniz'de olduğu gibi Baltık'ta da ticaretti ve ticaretle uğraşan kent devletleri bu savaşlarda üstün konumdaydı. Ne var ki benzerlikler de burada son buluyordu. İtalyan muadillerinden farklı olarak, Baltık'taki Alman liman kentleri ortak bir dava adına Hansa Birliği denilen bir ticaret kartelinde birleşti. Birliğin en önde gelen kenti, zenginliği ile önemini Baltık ve Atlantik'i Hamburg vasıtasıyla birbirine bağlayan Jutland Yarımadası'nın dibindeki konumundan alan Lübeck'ti. Ticaretin büyük kısmı tahıl, balık, kereste, tuz, bahriye levazımı gibi dökme mallarla yapılıyordu ve Hansa kentlerinin geniş toprakları denetleyecek güçleri yoktu. Bu kentler önemli deniz yolculuğu ve gemi yapım merkezleriydi; paralı asker tutarak, sonra da top imal ederek ve satın alarak ticaret donanmalarını savaş donanmalarına dönüştürecek mali kaynaklara sahipti. Hansa Birliği ticareti etkili bir silah olarak kullanmayı biliyordu, ama bu nedenle bölgenin peydahlanmakta olan monarşileriyle, özellikle Danimarka-Norveç'le uyuşmazlığa düştü. Söz konusu devletin Baltık'ı Kuzey Denizi'ne bağlayan dar bir kanal olan Sound'da gemilerden vergi almayı becermesi, Danimarka krallarına toprak sahibi aristokrasinin denetiminin ötesinde kalan ve bir deniz gücü oluşturmak için kullanılabilecek bir gelir kaynağı sundu. 1510'lara gelindiğinde bu deniz gücü toplarla donatılmıştı ve dünyanın en büyük savaş gemilerinden bazılarına sahipti.

İsveç soylu sınıfı 1501'de Danimarka yönetimine karşı ayaklanmıştı. (Danimarka'ya 1513'ten 1523'e kadar hükmeden) Kral II. Christian, hükümranlığını yeniden kurmak için donanmasını kullanıp 1520'de Stockholm'ü işgal etti. Kral Gustav Vasa'nın önderliği altındaki İsveçliler buna ilk başta Hansa'dan silahlı paralı asker alarak, ardından yerli inşa programlarıyla kendi deniz kuvvetlerini geliştirerek karşılık verdi. Mücadele, Christian'ın isyancı soylularca tahttan indirildiği ve donanmasıyla Hollanda'ya kaçtığı 1523'te yeni bir boyuta ulaştı. Christian oradan Habsburg hanedanının desteğiyle geri dönmeye çalıştı. İsveç'in artan deniz gücü, 1527'de kiliseyi reformdan geçirirken el konulan birtakım mal varlıklarının da yardımıyla Gustav'ın iktidarını pekiştirmesini mümkün kıldı. Christian'ın müdahale tehdidi 1531'de Norveç'in istilası şeklinde gerçekleşti, ama Baltık kuvvetleri –Danimarka, İsveç ve Hansa Birliği– birleşti; istila gücünü alt edip Christian'ı esir aldılar. Oyunbozan rolünü üstlenen Lübeck, önce İsveç'in tarafını tuttu –bir Lübeck donanması 1522'de Gustav'ın adına Stockholm'ü aldı– ve arkasından Danimarka tahtı için kapışanlardan birine ya da diğerine arka çıktı, ama sistemli olarak ticari avantaj sağlamak için çaba gösterdi ve 1534-1535 arasında Kopenhag ile Sound'un denetimini elinde tuttu.

Mücadele, birleşik bir İsveç-Danimarka kuvveti 1535-1536 arasında Lübeck donanmasını yenilgiye uğrattığında ve karaya çıkarılan bir ordu, Danimarka tahtında hak iddia eden Protestan III. Christian adına Kopenhag ve Zealand Adası'nı ele geçirdiğinde fiilen son buldu. Buna rağmen, II. Christian'ın lehine bir Habsburg müdahalesi, İmparator V. Karl'ın davasından vazgeçtiği 1544'e kadar bir ihtimal olarak kaldı. Bu arada İsveçliler ile Danimarkalılar birbirlerini ihtiyatla yakından izledi ve İsveçliler bir deniz kuvveti oluşturma programlarını sürdürerek 1540'larda önemli bir kadırga donanması inşa etti.

İsveç'in bağımsız bir güç olarak belirmesi bir yana, bu mücadelenin en önemli sonucu, İsveç ile Danimarka'nın üstü kapalı bir anlaşmayla Baltık'ı korsanlardan temizledikleri bir *pax Baltica*'nın [Baltık barışı] kabul ettirilmesi oldu. İki ulustan hiçbirinin büyük bir deniz ticaret filosu yoktu ve bu politika en çok, verimli bir şekilde çalışan silahsız gemileriyle kârları şişen Hollandalılara yaradı. Sonraki onyıllarda İsveç'in deniz gücü sürekli arttı. Bu döneme tunç topların seri üretimi ve 1560-1563 arasında 600-1.800 ton deplasman hacmi olan yedi büyük savaş gemisinin, ilaveten daha küçük deniz teknelerinin inşa edilmesi damgasını vurdu. İsveç'in Doğu ve Kuzey Baltık'ta ticaretin işleyişini düzenlemeye yeltenmesi kaçınılmaz olarak Danimarka ve Lübeck'le sürtüşmeye neden oldu. İsveç ile Danimarka'da her ikisi de genç, hırslı ve enerjik olan XIV. Erik'in (İsveç'i 1560'tan 1568'e kadar yönetti) ve II. Frederik'in (1559 ile 1588 arasında Danimarka kralı) tahta çıkmaları savaşa yol açtı.

Erik'in Hessenli bir prensesle evlenme planlarına Danimarka'nın müdahalesi *casus belli* [savaş nedeni] yarattı. Danimarka ve İsveç filoları 30 Mayıs 1563'te Bornholm açıklarında muharebeye tutuştu. Yedi büyük deniz çarpışmasının ilki olan bu karşılaşmayı tarihçi Jan Glete ilk modern deniz savaşı diye adlandırıyordu. Söz konusu savaş, filoların orduları hedeflerine nakletmek değil, deniz savaşı kuramcılarının daha sonra "denizlerin denetimi" terimini kullanacağı türden bir amaç gütmesi anlamında moderndi. Muharebeler çetin ve kaotik biçimde gerçekleşti, ayrıntıları da büyük ölçüde yitip gitti. Bununla birlikte, kimi genellemeler yapılabilir. Danimarkalılar ile Lübeckliler geleneksel bordalama ve düşman gemisine geçme taktiklerini tercih etti. Buna karşılık deniz güçlerini yeni oluşturan ve denizcilik geleneklerinden yoksun olan İsveçliler uzaktan atış yapan topçularına güvendi; kendi topları gürlediği sırada düşman gemilerini yaklaştırmamak için sık sık yüzer engeller kullandılar. Her iki donanma da III. Edward'ın iki yüzyıl önce Sluys'taki taktik düzenlemelerini yansıtır bir şekilde teknelerini, iki küçük geminin bir büyüğü desteklediği üçlü gruplar halinde örgütledi. Görünüşe bakılırsa Danimarkalılar ile Lübecklilerin niyeti, bordalama yapılan bir çarpışmada en önemli rolü oynayan büyük gemiye takviye kuvvetleri sağlamaktı. İsveçliler ise büyük geminin ateş gücüne güvenip küçükleri gereken durumlarda destek için kullanmış görünüyor. Danimarkalılar ile Lübeckliler silahlı yük gemilerine fazlasıyla bel bağlamayı sürdürse de, her üç deniz gücü de büyük savaş gemilerine sahipti. Savaş ilerledikçe, amaca uygun inşa edilmiş İsveç savaş gemileri giderek üstünlüklerini kanıtladı.

6 İng. bowchaser: Takip edilen ya da eden düşman gemisini yavaşlatmak için kullanılan ve genellikle düşmanın yelken donanımını hedef alan toplar. Yelkenlinin baş ya da kıçına monte edilirdi –ç.n.

Baltık 1563-1570

Hansa Birliği'nin karargâhları
Hansa Birliği'ne üye ülkeler
Ticaret rotaları
Kehribar ticari mallar
Livonya Şövalyeleri
Öresund, Danimarka vergi gelirlerinin kaynağı
Rus toprakları
İsveç toprakları
Danimarka toprakları
Polonya toprakları, y. 1570
Polonya'nın hükümranlığı altında

Çatışmanın doruk noktası 7 Temmuz 1565'te vuku bulan ikinci Bornholm Muharebesi'ydi. Burada Klas Horn komutasındaki 49 gemilik bir İsveç donanması, Danimarkalı amiral Otto Rud'un emrindeki 22 Danimarka ve 14 Lübeck gemisiyle çarpışmaya girdi. Müttefikler öğleden az sonra rüzgâr avantajıyla çarpışmaya başladı. Rud, sancak gemisi *Jegermesther*'i Horn'un *St. Erik*'iyle yan yana getirdi. Çapları hakkında hiçbir bilgimiz olmamakla birlikte, iki geminin her birinde 90 top vardı. Takip eden kaotik eylemde, büyük bir Lübeck gemisi *Grip* adlı İsveç gemisini mahmuzlayarak batırdı ve muharebe, sancak gemilerinden başlayarak diğerlerine yayılan bir dizi gemi gemiye düelloya dönüştü. Çatışma gece yarısından sonra, İsveç'in *Gyllende Lejon* adlı gemisi ateş alıp havaya uçtuğunda ve iki filoyu dağıtarak *Jegermesther*'i kuşatılmış halde bıraktığında sonuca bağlandı. Amiral Rud saat 21.30'da sancağını indirdi.

*Jegermesther* 1.100 ölü ya da esirle teslim oldu; bir Danimarka, bir de Lübeck teknesi batırılmıştı. İsveçliler *Grip* ve *Gyllende Lejon*'u kaybetmişti; ayrıca üçüncü bir gemi düşmanın eline

0 12 m
0 40 ayak

**Silahlı Yük Gemisi**
Muhtemelen Flaman yapımı silahlı bir yük gemisinin, Yaşlı Pieter Brueghel'in 1565 tarihli bir çizimine dayanan modern bir tasviri. Geminin tipi belirsiz, ama çıkıntılı gagabumu, kadırgayla bir yakınlığı olduğunu düşündürüyor. Sabit donanım ile hareketli donanım ve yelken planı tam gelişmişti ve bunlar, 1600 dolayında yan yelken gabyasının ortaya çıkmasına kadar büyük Avrupa yelkenli teknelerinin temsilcileriydi. Burada mizana direği üzerinde görülen Latin tipi üst yelkenlerin kullanımı herhalde korkunç zor olmalıydı.

geçmiş, kaybedilen teknelerin mürettebatına ilaveten 362 ölü verilmiş ve 523 kişi ağır yaralanmıştı; müttefiklerin zayiatından önemli ölçüde daha düşük bir sayıydı bu. İsveçliler daha tecrübeli olan düşmanlarını tartma fırsatı bulmuştu; seçtikleri savaş enstrümanı da uzaktan ateş açan bataryalardı. Bu olgu, deniz savaşında önemli bir referans noktası oluşturdu.

1566'ya gelindiğinde İsveç'in üstünlüğü belli oluyordu. 26 Temmuz 1566'da Öland açıklarındaki kısmi ve sonucu belirsiz bir çarpışmadan sonra müttefikler muharebe etmeyi kesti. İki gün sonra kopan mevsimsiz fırtınada 11 Danimarka ve 3 Lübeck gemisi kıyıya sürüklendi, yaklaşık 6.000 kayıp verildi. İsveçliler de, özellikle büyük gemilerinde zayiat vermiş, ama fırtınaya dayanmıştı. İsveç deniz gücü 1567'de rakipsiz durumdaydı, ama ertesi yıl XIV. Erik'in tahttan indirilmesine eşlik eden iç karışıklık, İsveçlilerin üstünlüklerini perçinlemesini engelledi ve savaş 1570'te karşılıklı bir bitkinlik içinde son buldu.

Sonuç, İskandinav krallıkları söz konusu olduğu sürece politik bakımdan berabereydi. İsveç Danimarka'yı hizaya getiremezken, Danimarka İsveç'in bağımsızlığını kabullenmek zorunda kaldı. Harekât açısından savaş, adam ve top ilavesiyle savaşa hazırlanan ticaret gemilerinin, amaca uygun inşa edilen ve ağır toplarla donatılmış savaş gemilerine karşı duramayacağını gösterdi. Savaşa uygun bir donanma inşa edecek kaynaklardan yoksun olan Lübeck, gittikçe daha randımanlı işleyen Hollanda ticari gemiciliğinin fiyatları kırması sonucu büyük bir güç olmaktan çıktı.

1563'ten 1570'e kadar süren Baltık Savaşı, yalnızca deniz savaşı stratejisinde değil –ya da biz öyle sanıyoruz– amaca uygun inşa edilen, topla donatılmış yelkenli savaş gemilerinin tasarım ve inşası bakımından da bir kilometre taşıydı. Ne yazık ki bu konularda fazla bilgi sahibi değiliz. Baltık küçük olduğundan gemilere uzun yolculuklar için kumanya sağlanması gerekmiyordu. İlke olarak, daha çok sayıda daha ağır top kumanyaların yerini almış olabilir. Nitekim İsveçliler, ayrıntıları eksik olmakla birlikte tam da bunu yapmış görünüyor. Yegâne sağlam veri noktamız, Lübeck'te inşa edilmiş ve aşağı yukarı 1.050 tonluk deplasman hacmine sahip bir karaka olan *Jesus of Lübeck*'tir [Lübeckli İsa]. 1544'te İngiltere Kralı VIII. Henry tarafından satın alınan ve 1545'e ait resimli bir bahriye savaş gereçleri envanteri olan Anthony Anthony Roll'da belgelenen geminin kariyeri, 1568 Eylül'ünde John Hawkins'in talihsiz Yeni İspanya seferinde sona erdi. *Jesus of Lübeck*, karaka *Minion* ve küçük barça *Judith* ile birlikte San Juan de Ulloa Körfezi'nde (Vera Cruz, Meksika) bütün *Flota de Nueva España*, yani yıllık hazine donanması tarafından kıstırıldı. Çok şiddetli bir topçu düellosu başladı ve İngilizlerin top ateşi bir saat içinde "*Almirante*'yi [ikinci sancak gemisi] havaya uçurdu; *Capitana* [sancak gemisi] ile başka bir tekneyi parçalayıp dibe yolladı." *Minion* ile *Judith* kaçtı, *Jesus* ise terk edildi ve İspanyol kâtipler tarafından titizlikle incelendi. Onların çalışması ve Anthony Anthony Roll sayesinde geminin silahlarına dair epey bilgi sahibiyiz.

Söz konusu teknenin en büyük topları 24-25 librelikti. (Mermilerin büyüklüğünü kayıtlı namlu ağırlıklarına dayanarak hesapladım.) Bunlardan yalnızca dokuz adet vardı: İkisi kıçtaki top odasında, yedisi ana top güvertesindeydi; dokuzundan üçü *pedrero* denilen bir havan topuydu. Geminin en ağır topları en öndeki borda lombarlarında bulunan iki tunç *culverin*'di; üst top güvertesi, kıçta iki 6-8 librelik orta boy top ve pruvada iki 10-12 librelik yarım *culverin* içeriyordu. Yalnız dikkatli olmalıyız, çünkü *Jesus Lübeck*'te inşa edildiyse de İngiltere'de silahlandırılmıştı; yine de, 1563 ile 1570 arasında Baltık'ın denetimi için çekişen daha ağır silahlı ticaret gemilerinin temsilcisi olduğunu söyleyebiliriz. Deplasman tonajının yüzde 2'sinden azıcık fazlası savaş gereçlerinden meydana geliyordu, [bu rakam] 1588'de İspanyol Armadası'nı alt eden hız amaçlı inşa edilmiş İngiliz kalyonlarındakinden ortalama olarak yalnızca üçte bir daha fazlaydı. Hız amaçlı inşa edilen ilk kalyon 1573'te suya indirildi, dolayısıyla bir kıyaslama yanlış olmaz, bununla birlikte *Jesus*'ın ülkesinden uzakta seyretmek –ve ticaret yapmak– üzere silahlandırılıp donatıldığını unutmamalıyız. *Jesus ile Minion*'un, o dönemin en ağır silahlı ve en iyi mürettebata sahip İspanyol kalyonları olduğunu varsaymamız gereken tekneleri kırıp geçirmesi, top platformlarının ne denli etkili olduğunu açık seçik gösterir. Aynı zamanda, İsveç savaş gemilerinin, Danimarka ile Lübeck'in 1563-1570 arasında ileri sürebildikleri en iyi gemilerle boy ölçüşmesi için dönemlerine göre çok iyi silahlanmış olması gerektiğini düşündürür.



# DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

# KADIRGA

İnebahtı Muharebesi. Osmanlılar ile Hıristiyanlık arasında Akdeniz'in denetimi için verilen mücadelenin doruk noktasını oluşturan İnebahtı Muharebesi'ni, burada mahallin haritasıyla birlikte bir Venedik duvar resminde görüyoruz. İnebahtı gelmiş geçmiş en büyük kadırga savaşıydı ve en çetin çarpışmalara sahne olanlardan biriydi. 80.000 kadar adam taşıyan yaklaşık 208 Hıristiyan kadırgası ile 6 mavna 230 Müslüman kadırgası ve 70 kalyatayla karşılaştı. Bu kalyataların çoğu neredeyse kadırgalar kadar büyük Kuzey Afrika tekneleriydi ve 90.000 denizci taşıyordu. Burada iki donanma ikişer defa, yanlarda muharebe öncesi düzende ve ortada muharebeye tutuşmuş halde gösteriliyor. Aslında iki taraf da bu denli düzen içinde ilerlememişti, ama sanatçı Hıristiyanların hattının artçıları olan fustalar ile pergendeleri doğru resmetmiş.

# Kadırga

Avrupa karasularındaki açık deniz gemileri klasik çağlardan bu yana iki temel kategoriye ayrılır: Yelkenle giden ve ticaret amaçlı yuvarlak karinalı gemiler; kürekle giden ve savaş amaçlı uzun karinalı gemiler. Aslına bakılırsa konu bu denli basit değildi: Kürekli savaş gemilerinin tayfaları sık sık ticari mallar da taşıyordu. Akdeniz'de antikçağdan –yükselen ücretlerin ve yelkenli gemi tasarımındaki gelişmelerin onları rekabet edemez kıldığı– 16. yüzyıla kadar, değerli yükleri nakletmek için kürekli savaş gemilerinin yelkenle giden ama elverişsiz rüzgârlarla akıntıların üstesinden gelmek için kürekten yararlanan benzerleri kullanılmıştı. Barutlu ağır savaş gereçlerinin yaygınlaşmasından önce bu büyük kadırgaların önemli askeri avantajları vardı. Burada bizi esas olarak ilgilendiren, Akdeniz'de kullanılan, kesintisiz bir üst güverteye monte edilmiş sabit oturaklardaki kürekçilerin çektiği on sekiz ya da daha çok oturaklı bir savaş gemisi olan adi kadırganın evrimidir ve bu perspektiften de uzun karinalı gemiler ile yuvarlak karinalı gemiler arasındaki ayrım geçerlidir. Konuyu tamamlamak açısından, kadırga teriminin tüm özelleşmiş kürekli tekneleri kapsadığını ve ikincil anlamının "savaş gemisi" olduğunu belirtmemiz gerekir.

Tasarımdaki farklılığın sebepleri aşikârdı. Antikçağda gemiler arası çatışmaların sonucu genellikle göğüs göğüse çarpışmayla tayin edilirdi. Sayısal üstünlük önemliydi ve daha süratli, daha kolay manevra edilebilir deniz araçlarıyla daha çok sayıda adam daha çabuk savaşa sokulabilirdi. Erken dönemin yelkenli gemileri rüzgâra karşı zorlukla seyredebiliyordu ve mantıklı çözüm, küreklerle çekilen uzun, alçak bir gemi teknesiydi. Düşük bir fribord kürekçilere daha büyük mekanik avantaj ve randıman sağlarken, yanları birbirine paralel dar bir gövde kürekçilerin sayısını azamiye çıkarıyordu. Eğer kürekçiler özgür insan ve muharip idiyse –nitekim bu 1500'lerin ortasına kadar neredeyse değişmez bir durumdu– avantaj katlanıyordu. Son olarak, kürek çekme periyodik titreşimler yaratan bir harekettir. Tekne hamlanın[1] arkasından yavaşlar; dolayısıyla bir sonraki kürek darbesi yalnızca suyun direncinin değil, teknenin kütlesinin de üstesinden gelmek zorundadır. İvme kütleye bölünen itici güçle orantılı olduğundan, daha hafif deniz araçları daha hızlıdır.

Gel gelelim birtakım sakıncalar vardı: Düşük fribordlu, uzun, dar gövdeler doğal olarak denize dayanıklı değildir ve hangi büyüklükte olursa olsun yelkenli gemilerin yüksek küpeşteleri savunma için önemli bir üstünlük sunar. Yine de küreklerin sağladığı hız, manevra edilebilirlik ve sayısal üstünlük genellikle zafer kazanmaya yetiyordu. Dahası, deniz savaşının ekonomik kazançları kıyıları talan etmeye kadar uzanıyordu ve bunun için kürekli hafif tekneler idealdi. Özelleşmiş savaş gemilerinin ayrı bir tip olarak ortaya çıktığı her yerde bu temel ilişkiler ortaçağın ileri dönemlerine kadar sürdü. Vikinglerin uzun gemisi ile orta kısmı daha geniş olan ve yük taşıyan *knarr* arasındaki karşıtlık klasik bir örnektir. Bununla birlikte uzun karinalı gemi ile yuvarlak karinalı gemi arasındaki ayrım en başlarda belirdi ve Akdeniz'de en uç noktaya kadar zorlandı, nihai ifadesini de topla donatılmış savaş kadırgasında buldu.

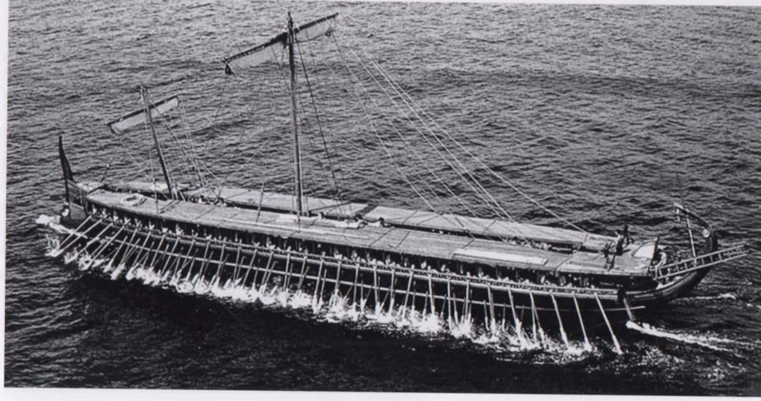
1 Küreklerin bir kez suya daldırılıp çıkarılması –ç.n.

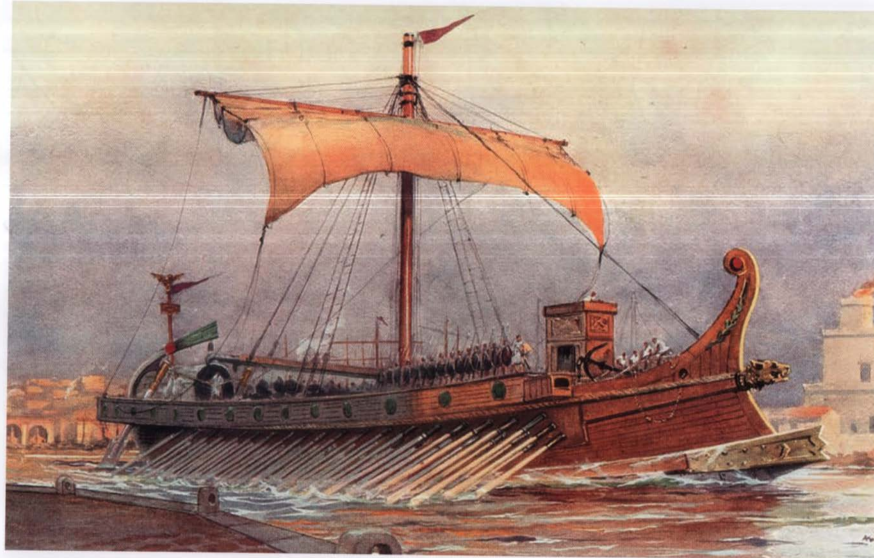


Rafaello'nun 15. yüzyıl sonu ya da 16. yüzyıl başına ait bir çiziminde seyir halinde bir Venedik kadırgası. Adamlarla teknenin gerçekçi tasvirini ve her küreği iki kürekçinin çektiği olgusunu dikkate alırsak, gemi muhtemelen küçük bir kalyata ya da fustadır. Böyle tekneler hafif ve orta karar rüzgârlarda iyi yol alabilirdi, ama boş gövdelerinin yandan gelen akıntılara sınırlı direnç göstermesi onları apazlama [omurgaya dik olarak gelen] rüzgârda vasat bir yelkenli yapıyordu.

*Olimpias*, klasik bir Atina *trireme*'sinin 1985-1987'de inşa edilen ve ardından birkaç yıl hizmet veren tam boy bir kopyası. Üst üste üç seviyede kürek çeken 170 kürekçinin sevk ettiği böyle tekneler erken modern çağdaki ardıllarından çok daha hızlıydı Altta, MS I. yüzyıla ait bir Roma *trireme*'sinin modern bir sanatçı eliyle yapılmış yeniden tasarımı. Düşman teknelerini parçalamak üzere tasarlanmış su kesimindeki mahmuza dikkat ediniz.

Top taşıyan kadırganın kökeni, doğrudan bir çizgi şeklinde olmasa da klasik çağlara kadar gider. Hem klasik *trireme*[2] hem 16. yüzyıl *trireme*'si üçlü gruplar halinde çalışan kürekçiler tarafından yürütülürdü; her ikisi de yapıları gereği saldırıya dönüktü ve dosdoğru hücum ederdi; her ikisi de yanlardan yapılan saldırılara karşı son derece korunmasızdı; her ikisi de düzenli filolar halinde kullanıldığında son derece etkiliydi. Bu konuda söylenebilecekler aşağı yukarı bundan ibarettir. Klasik *trireme*'nin su kesiminde yer alan mahmuzu düşman gemilerinin gövdelerini parçalamak üzere tasarlanmıştı; erken modern dönem savaş kadırgasının bu muadilinin, bordalamak ve düşman gemisini ele geçirmek için köprü işlevi gören bir su üstü mahmuzu olduğu söylenebilir. Klasik *trireme*'nin kürekçileri dikine üst üste yerleştirilmiş katlarda kürek çekiyor, daha aşağıdaki kürekçiler gövdenin iç tarafında çalışıyordu; onların erken modern dönemdeki ardılları ise üst güvertede yan yana çalışıyor ve kötü hava şartlarına maruz kalıyordu. Klasik kadırga savaşında, *trireme*'nin son derece gelişmiş manevra yeteneği ve mahmuzunun darbe gücü sayesinde çok sayıda ve değişik muharebe düzenleri vardı. Erken modern dönemin kadırgası, muharebede her kadırganın komşusunun kanatlarını koruduğu borda hattına[3] bel bağlamak durumundaydı.

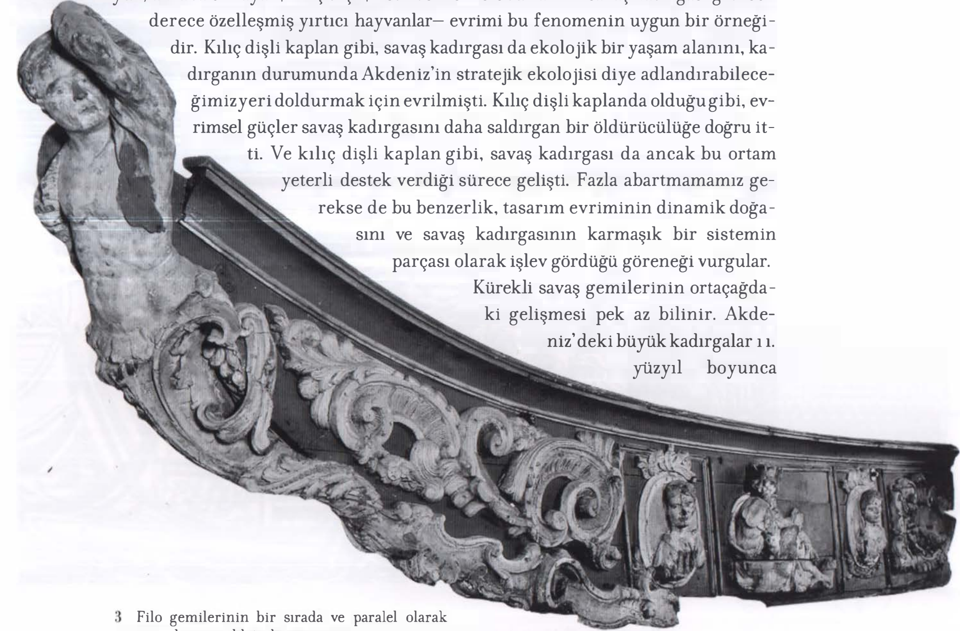




2 Yun. triiris-Lat. triremis (üçsıra kürekli): Her iki yanında üst üste üç sıra halinde kürek bulunan kadırga —ç.n.

Bu kıyaslamadan çıkarılacak ders, birbirinden çok uzak iki dönemde Akdeniz ortamının, insan kasının itici güç kapasitesinin sınırlarını zorlayan son derece özelleşmiş kürekli savaş gemilerinin önce gelişmesini, ardından da üstünlüğünü teşvik etmiş olmasıdır. Kadırga tasarımı durağan değildi ve değişen iktisadi, sosyal ve siyasi durumlara cevaben sürekli biçimde evrildi. Paleontologlar birbirinden iyice ayrı jeolojik çağlarda benzer şartlara karşılık olarak dikkat çekici ölçüde benzer hayvan türlerinin evrim geçirdiğini kaydeder. Birkaç vesileyle büyük, akraba olmayan, kılıç dişli, kedi benzeri etoburların —savaş kadırgası gibi son derece özelleşmiş yırtıcı hayvanlar— evrimi bu fenomenin uygun bir örneğidir. Kılıç dişli kaplan gibi, savaş kadırgası da ekolojik bir yaşam alanını, kadırganın durumunda Akdeniz'in stratejik ekolojisi diye adlandırabileceğimiz yeri doldurmak için evrilmişti. Kılıç dişli kaplanda olduğu gibi, evrimsel güçler savaş kadırgasını daha saldırgan bir öldürücülüğe doğru itti. Ve kılıç dişli kaplan gibi, savaş kadırgası da ancak bu ortam yeterli destek verdiği sürece gelişti. Fazla abartmamamız gerekse de bu benzerlik, tasarım evriminin dinamik doğasını ve savaş kadırgasının karmaşık bir sistemin parçası olarak işlev gördüğü göreneği vurgular.

Kürekli savaş gemilerinin ortaçağdaki gelişmesi pek az bilinir. Akdeniz'deki büyük kadırgalar 11. yüzyıl boyunca



Bir 17. yüzyıl Venedik kadırgasının dış küpeştesinden bir parça; yukarı doğru keskin kıvrımına ve özenli oymasına dayanarak geminin kıç tarafına ait olduğu söylenebilir. Rönesans ve barok gemi yapımcıları, şekil ile işlev arasında açık bir ayrım gözetmedi ve savaş gemileri sık sık inceden inceye süslendi.

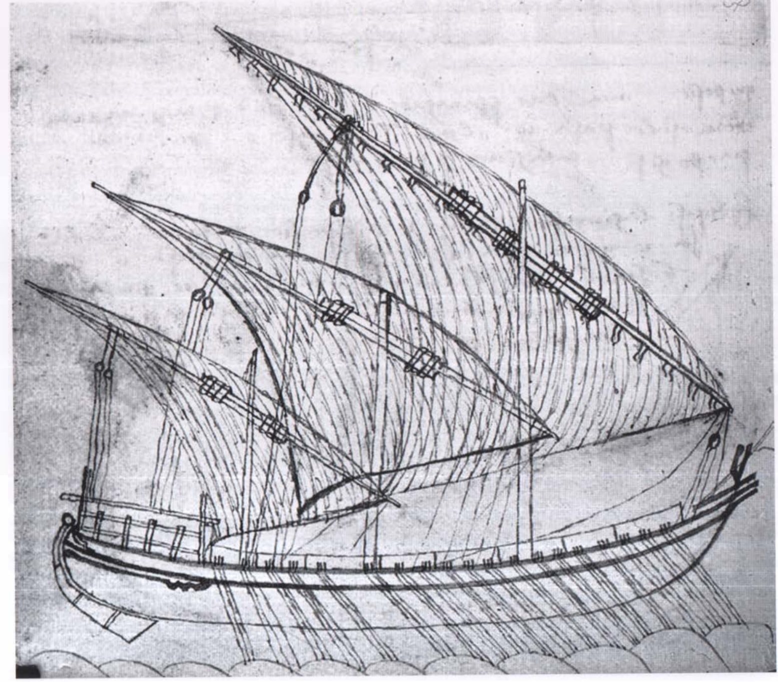
3 Filo gemilerinin bir sırada ve paralel olarak gitmek üzere aldığı durum —ç.n.

dikey olarak üst üste iki sırada oturan kürekçiler tarafından yürütülüyor, daha aşağıdaki kürekçiler güvertenin altında çalışıyordu. 1200'lere gelindiğinde kürekçilerin hepsi güvertenin üstündeydi ve ağır basan tasarım *bireme*'ydi,[4] her biri kendi küreğine sahip halde bir oturakta iki ve bir sırada dört kürekçinin kürek çektiği bir tekneydi bu. İçteki kürekler gövdedeki deliklerin arasından çekilirken, dıştaki kürekler uzunlamasına kirişlere bağlı ıskarmozlara takılıydı; bunlar da kürekçilere daha iyi bir mekanik avantaj sağlamak için gövdenin dışındaki çıkıntılı bir desteğe monte edilmişti. Kadırgalar uzun yolculuklarda bir ila üç direğe bağlı Latin yelkenlerinden güç alıyordu; çarpışma için direkler yatırılıyor, yelkenler indiriliyordu. Kadırgalar yüzyılın ortasına gelindiğinde kıyıya geri geri yanaşmak için yerinden çıkarılan menteşeli dümenlere sahipti, bununla birlikte geleneksel yan dümenler korunmuştu. Batı Akdeniz'in Hıristiyan kadırgalarında –bu tekneler hakkında fazla bilgimiz olmadığı halde– neredeyse kesinlikle pruvada, belki kıçta da savaş amaçlı kasaralar vardı. 13. yüzyılda iç taraftaki kürekler için gövdede açılan deliklerin yerini, ilkinin hemen altındaki ikinci bir uzunlaması-

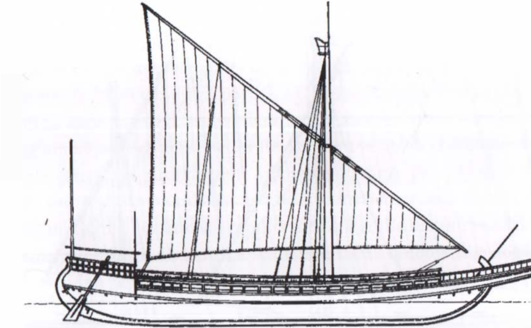
Su kesimindeki mahmuzlardan savaş gemisi olduğu teşhis edilen kürekli iki tekne. Görünüşe bakılırsa üstteki teknenin kürekçileri –çok emin olamasak da– farklı seviyelerde çalışıyordu.

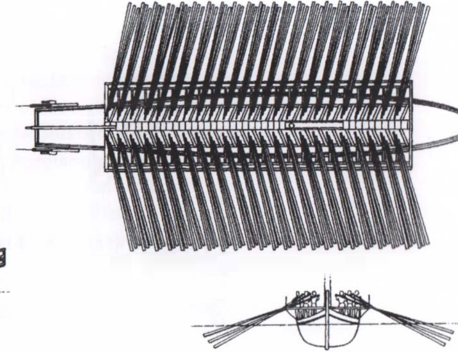


4 Yun. brimis ("iki sıra kürekli"): Her iki yanında iki sıra kürek bulunan kadırga –ç.n.



Bir 15. yüzyıl Venedik büyük kadırga (*galea grossa*) ya da ticaret kadırgasının döneme ait bir tasviri. Kürekler, *alla sensile* denilen kürek çekme sistemine özgü şekilde üçlü gruplar halindedir; eksik olan kürekçi sıraları yemek pişirme alanının yerine işaret eder. Büyük kadırgalar, dönemlerinin etkili yelkenli tekneleriydi ve kürekçiler ters rüzgârlarla mücadele etmek kadar teknenin savunması için de önemliydi.

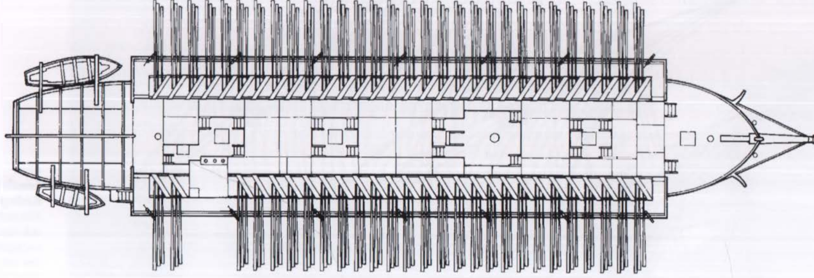


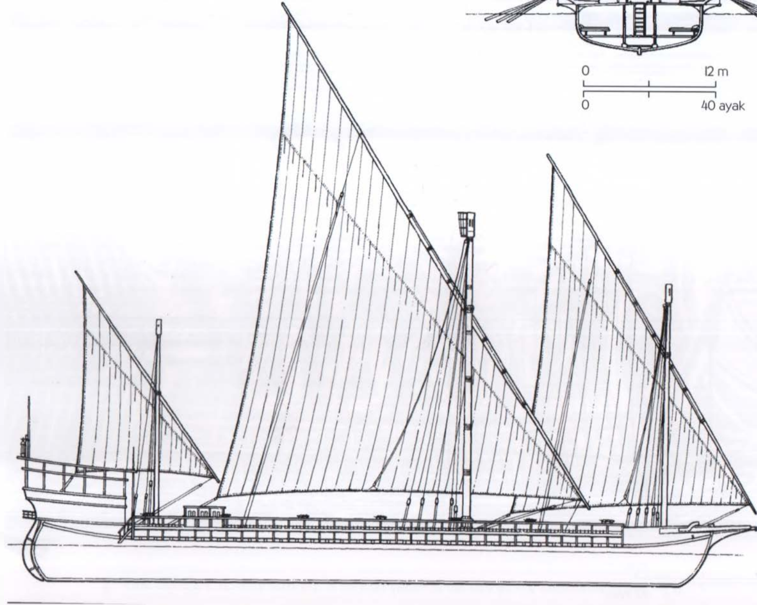



Altta
**Sensile Tipi Bir Venedik Kadırgası**
Alla sensile tipi 23 sıralı bir Venedik adi kadırgası, y. 1400. Adi kadırgalarla ve daha küçük teknelerle çatışmaya girildiğinde bordalama köprüsü ve ateş etme platformu olarak işe yarayan yükseltilmiş pruvaya dikkat ediniz. Kürekle seyrederken böyle tekneler büyük kadırgalardan önemli ölçüde daha hızlıydı, ama çarpışırken tayfa sayılarının daha az ve yüksekliklerinin daha alçak olmasından dolayı önemli bir dezavantaj içindeydi. Daha sonraları, sancak tarafında skif'e ve iskele tarafında gemi mutfağına yer açmak üzere her bir yanda bir kürekçi sırası boş bırakıldı.

na dış kirişin üstündeki ıskarmozlar aldı ve komutanlar ilave bir muharip insan gücü sağlamak için oturaklara üçüncü bir kürekçiyi daha sıkıştırmaya başladı. Bu deney sevk gücü bakımından yararlı oldu ve üçüncü kürekçi kalıcı hale geldi.

1290'a gelindiğinde kadırga tasarımı üçüncü kürekçiden tam randıman alacak şekilde evrim geçirmişti. Sonuç, sıkışık düzen yerleştirilmiş küreklerin yarattığı orman bize pek basit






**Bir Venedik Büyük Kadırgası**
15. yüzyıl ortasına ait bir Venedik büyük kadırgası (*galea grossa*). Bu tür tekneler baharat, porselenler, güzel dokumalar ve hacılar gibi yükte hafif pahada ağır yükler için döneminin başta gelen ticaret gemileriydi. Yükün yerine muharip konulunca Akdeniz savaş donanmalarının çekirdeğini meydana getirdiler.

görünmese de bir *trireme alla sensile*, yani İtalyanca "basit tarzda *trireme*"ydi. Ayrıntılı olarak açıklayamadığımız halde, bu kürek çekme sisteminin en uygunu olduğunu söyleyebiliriz; çünkü çabucak standartlaştı ve adi kadırgalarda iki yüz elli yıl boyunca hâkim sistem olarak kaldı. *Alla sensile* sistemi sonunda terk edildiğinde, bunun nedeni daha yeni ve daha üstün bir tasarımın varlığı değil, sistemin gerektirdiği usta kürekçilerin azlığı, daha doğrusu onlara ödenecek paranın yokluğuydu.

Sıradan *trireme alla sensile*'lerde en az 18 ya da istisnai olarak 16 sıra kürek bulunabiliyordu. Aşağı yukarı 1500'den 1530'ların ortasına kadar en yaygın model 25 sıralıydı. Ondan sonra sancak tarafında skifi[5] barındırmak ve iskele tarafında gemi mutfağına yer açmak için birer oturak eksildi ve bu sayı 24'e düştü. Böyle kadırgalar "Pupadan pruvaya [arkadan öne] kadar üçlü gruplar halinde kürek çeken 144 kürekçiyle donatılırdı" ifadesiyle tasvir edilmiştir. Kürekçilerin oturakları, yükseltilmiş dar bir geçitle (*corsia*) ayrılıyor ve öne doğru yirmi dört derecelik bir açı yaparak geminin kıçını işaret eden bir dizi "V" oluşturuyordu; böylelikle kürekçiler kürekleri birbirine çarpmadan hamlalarını tamamlayabiliyordu. Kürekler, kürek çekmek için çerçeve oluşturmak üzere biri önde biri arkada iki dikine kiriş tarafından desteklenen, boylamasına dışa doğru çıkıntılı bir destek (*apostis*) üzerindeki ıskarmozlara takılı olarak çekiliyordu. Küreklerin uzunluğu küçük değişiklikler gösteriyordu; iç taraftaki kürekçiler en uzun kürekleri, dış taraftakiler ise en kısaları çekiyordu. Kıç güvertesi *corsia*'nın üstüyle aynı seviyedeydi ve görüş imkânını artırmak için arka tarafı yüksek tutulmuştu; burası kadırganın "beyni" olup kaptan, dümenci, serdümen ve ihtiyat muharipleri tarafından işgal ediliyordu. Küreklerin çerçevesinin önündeki pruva, kadırganın ofansif gücünün kalbiydi ve muharipler mahmuz vasıtasıyla düşman teknelerine çıkmak için burada toplanırdı. Ucuna demir takılmış mahmuz, düşman teknesinin kaplamasına saplanacak ya da kanattan bir saldırıda düşmanın *apostis*'ini parçalayacak denli sağlamdı. Her iki durumda da mahmuz, bordalama kancası ile bordalama iskelesinin bir birleşimi olarak iş görüyordu. Batı kadırgalarında pruvanın üstünde çoğu kez yükseltilmiş bir savaş platformu, İspanyolca *arrumbada* bulunur, arbaletçi, okçu ve sonraları arkebüzcüler buradan ateş yağdırabilirdi. *Trireme*'ler genellikle aynı sayıda direk üstünde iki Latin yelkeni taşırdı; yelken, seren,[6] hatta direkler aşağı indirilebilir ve çarpışmadan önce *corsia*'nın içinde istiflenebilirdi.

Adi kadırgalar yegâne kürekli savaş tekneleri değildi. Büyük kadırgalar İtalyanca *galea grossa* (bazıları askeri nakliye gemisi olarak belli bir amaçla inşa edilmiş olsa da bunlar dönüştürülmüş ticaret kadırgalarıydı), 15. yüzyıl kadırga filolarının taktik belkemiğini oluşturdu. Büyük kadırga kürekle seyrederken adi kadırgalardan daha yavaş olsa da, yüksek fribordu ve sağlam küpeştesi, arbaletçiler ile okçulara ve ateşli el silahları kullananlara daha alçak teknelerle çatışmaya girdiklerinde yüksekte olmanın avantajlarını ve korumasını sunuyor, ayrıca adi kadırgaların onunla başa çıkmasını zorlaştırıyordu. Sapienza Muharebesi'ni işlerken gördüğümüz gibi, söz konusu gemilerin idare ediliş biçimi, yenilgi ile zafer arasındaki fark anlamına gelebilirdi. Akdenizli komutanlar taktik homojenliği doğal olarak iyi bir şey saymıyor ve normalden büyük ya da olağanüstü ağır silahlı adi kadırgaları zafer için taktik odak noktası

5 (İng. skiff'ten) İçine yalnız kürek çekenin girebildiği uzun ve dar kayık –ç.n.

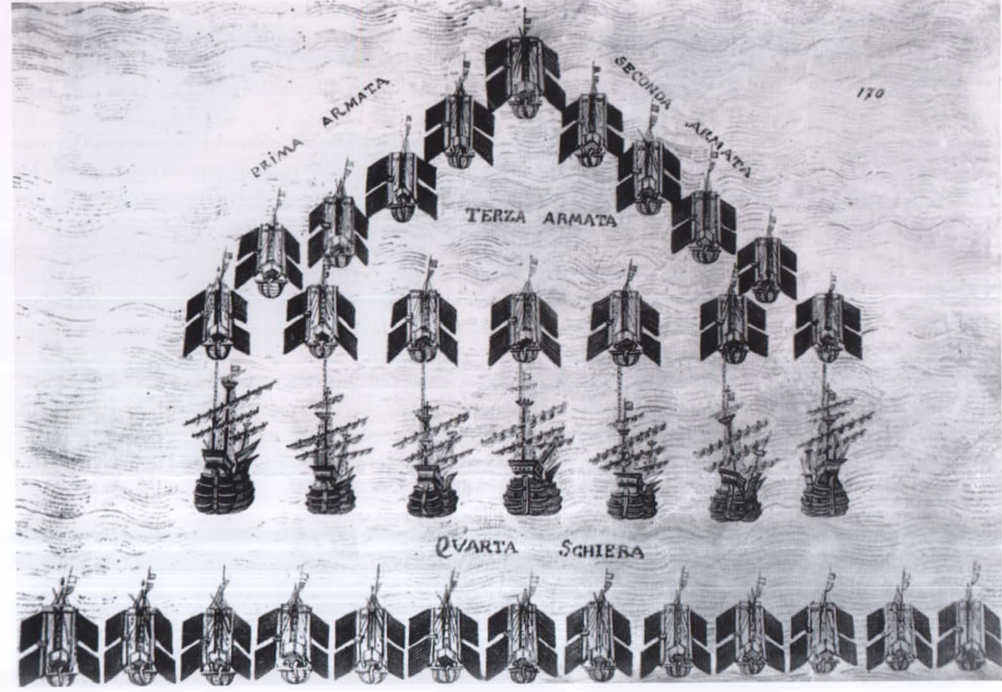
6 Yelkenli gemilerde üzerine yelken açmak ve işaret kaldırmak için direğe yatay olarak bağlanan gönder –ç.n.

olarak kullanıyordu. İlki baştarda diye adlandırılıyor, ikincisine ise kıçındaki şatafatlı üç fenerden dolayı fenerli kadırga deniyordu. Bu fenerler geceleyin işaret vermek ve geminin pozisyonunu korumak için hayati bir öneme sahipti ve otoritenin nihai simgeleriydi. Kafa karıştırıcı bir şekilde, bütün baştardalar fenerli kadırga olmadığı gibi bütün fenerli kadırgalar da baştarda değildi. Ayrımın anahtarı teknenin ne kadar ağır silahlı olduğuydu ve bu, Akdeniz şartlarında muhariplerin sayısı ve niteliği demekti, top ise denkleme daha sonra girdi. Baştardalar belki insan gücü bakımından nispeten savurgan olduğundan *trireme alla sensile* döneminde sayıları fazla değildi, oysa küreklerin dörtlü gruplar halinde çekildiği *quadrireme* [dört sıra kürekli] *alla sensile* tipi tekneler fenerli kadırga olarak kullanıldı. İmparator V. Karl'ın 1535'te Tunus seferine çıkan gemisi *Riyale* (kraliyet kadırgası), keza 1539'da Andrea Doria'nın *Capitana*'sı 26 sıralı (dolayısıyla 208 kürekçi gerektiren) böyle bir tekneydi.

Daha sonra, ille de stratejik önemi açısından olmasa da –çünkü kadırga filoları nadiren birbiriyle muharebeye tutuşurdu– daha küçük kürekli savaş tekneleri geliyordu: Büyükten küçüğe doğru, kalyata, fusta ve pergende. Kalyatalar küçültülmüş kadırgalardı, kürekleri üçlü gruplardan ziyade ikili gruplar halinde çekilirdi. Genellikle 18 ila 20 sıralıydılar, ama büyük kalyatalar sıradan bir kalyata kadar çok oturak içerebilir ve daha alçak olduğu halde sıradan bir kalyata kadar uzun olabilirdi. Kalyatalar, borda hattında seyrederken burun buruna çarpışmada adi kadırgalara göre çok dezavantajlı olmakla birlikte, daha kullanışlı olup manevra yetenekleri daha yüksekti ve –sık sık da vuku bulduğu gibi– yakın çarpışmada kanattan ve arkadan saldırarak kadırgaları alt edebilirlerdi. İnsan gücü talepleri de düşük olan kalyatalar, baskın gücünün en kusursuz örneğiydi. Fustalar daha da küçüktü; kürekleri kalyata gibi ikili gruplar tarafından çekilirdi, ama daha az, genellikle 10 ila 15 sıra vardı. Kalyatalar gibi fustalar da etkili baskın tekneleriydi; kürekçileri daha az zorlandığı için haber getirip götürmekte ve takviye kuvvetleri taşımakta yararlıydı. Pergendeler hepsinin en küçük olanıydı; 10 ila 15 sırası ve oturak başına bir kürek ve kürekçisi vardı. Bir ya da iki darbzenle silahlı bu gemiler baskın ve sevkiyat araçları olarak işe yarıyordu. Pergendenin belki en tanınmış kullanımı 1521'de Meksika'da oldu: İspanyol fatih Hernán Cortés'in emriyle, parçaları önceden hazırlanan pergendeler inşa edilip Aztek başkenti Tenochtitlan'ı ablukaya almak için kara yoluyla Texcoco Gölü'ne nakledilmiş, böylece Montezuma'nın imparatorluğu ölüme mahkûm edilmişti.

Buraya kadar kadırgaların –bu kelimeyi tüm kürekli savaş teknelerini kapsayacak şekilde kullanarak– yelkenli gemilerle ilişkisine dair fazla bir şey söylemedik. Şimdi birkaç söz etmenin sırasıdır. Küçük yelkenli gemilerle kıyı köyleri savaş kadırgasının doğal avıydı. Aksine, barutun ortaya çıkmasından önce büyük ve iyi silahlanmış tüccar tekneleri adeta çözülmez bir sorun yaratıyordu. 1264'te Güneybatı Arnavutluk'ta Avlonya açıklarında refakatçisiz olarak 18 kadırgalık bir Ceneviz filosuna yakalanan Venedik Levant konvoyunun kaderi yeterince anlamlıdır. Konvoy *tarette*'lerden, yaklaşık 150 tonluk deplasman hacmi olan tek güverteli yelkenli teknelerden, yarım düzine daha küçük araçtan ve 750 tonluk tek büyük, yuvarlak karinalı bir gemi olan *Roccaforte*'den meydana geliyordu. Sayıca azınlıkta olan Venedikliler birkaç saat küçük tekneleri savunduktan sonra *Roccaforte*'ye geri çekilerek Cenevizlilere etkili bir direniş gösterdi. Burada kayda değer iki nokta var: Ezici sayısal üstünlüklerine rağmen Cenevizlilerin Venedik direnişini aşmadaki yavaşlığı ve *Roccaforte*'nin saldırılamaz oluşu. Alınacak dersler açıktır: Barutlu ağır savaş gereçlerinin ortaya çıkmasından önce kadırgalar, orta büyüklükte yelkenli teknelerle çarpışmaya taktik bir dezavantajla girerdi ve ehil ellerin






Venedikli Amiral Cristoforo da Canal'ın 1550 dolayında kaleme alınan Della Militzia Maritima başlıklı eserinden, kadırgalarla yelkenli savaş gemilerinin muharebe düzenini gösteren şekil. Aslında, resmedilen iki gemi türünün bambaşka kapasite ve sınırları olması taktik işbirliğinden başka her şeyi olanaksız kılıyor ve bu bile nadiren başarılıyordu.

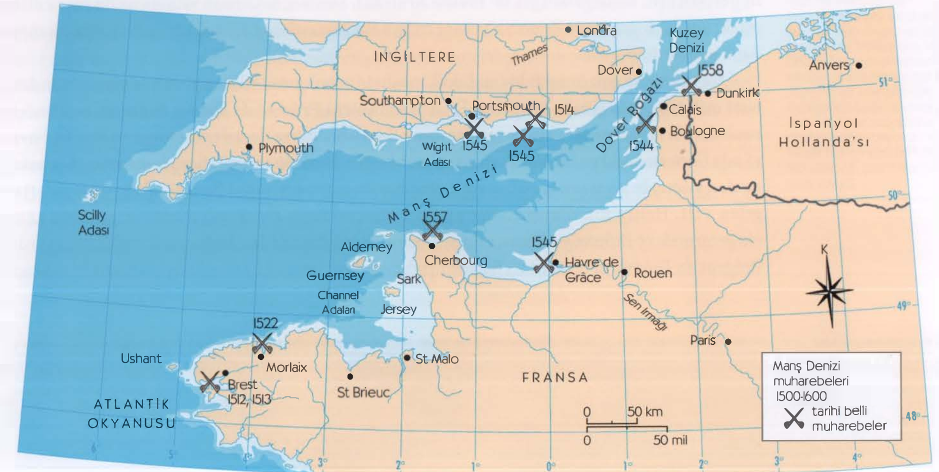
savunduğu büyük tekneler karşısında adamakıllı acizdiler; yelkenli geminin tasarımı ile yapımındaki gelişmeler sorunu daha da büyüttü. 1420'lere gelindiğinde Cenevizliler 600 ila 900 tonluk deplasmana sahip karakalar inşa ediyordu; bu alanda yalnız da değillerdi. Böyle tekneler, itibarlı devlet savaş gemileri olarak mükemmeldi ve esas olarak kadırgaların saldırılarına karşı bağışıktı.

Yukarıdaki ilişkiler 1510'larda, teknenin gövdesini parçalayacak hızda 30 ila 50 librelik ya da daha ağır gülleler atan, merkezi eksen üstündeki baş toplarıyla silahlı adi kadırgaların ortaya çıkmasıyla temelden değişti. Bunun sonucunda oluşan taktik devrim, ağır bahriye savaş gereçlerinin potansiyeli konusunda bir bilinçliliğe, bu potansiyeli geliştirmek için para harcamaya istekli olmaya ve baş topuyla silahlı kadırgaların, borda hattı filolarında kullanıldığında çok çok daha etkili olduğunu kavramaya bağlıydı. Teknik yönden, böyle topların ağırlığı ile gücünü tekne gövdesine zarar vermeksizin kaldırabilecek bir geri tepme düzenine gerek vardı. Çözüm, topu muylularından, bir ray üzerine monte edilmiş ve geri tepme sırasında topun *corsia*'ya kaydığı bir kundakta askıya almaktı; İtalyanca *cannone da corsia* adı da buradan geliyordu. Ek bir avantaj olarak top, kolay kürek çekmek amacıyla gemiyi dengelemek üzere neredey-

se geminin ortasına kadar geri çekilebilirdi; bu, 170 ton deplasmanı olan bir teknenin pruvasına yerleştirilmiş 3.175 kg ağırlığında bir topla kolay bir iş değildi. (Söz konusu rakamlar 16. yüzyıl ortasının Venedik *trireme*'lerini temsilen verilmiştir.) Gemi yapımcıları ağırlığı, pruvası daha şişkin, kıç tarafı daha dar gövdeler tasarlayarak, böylelikle sualtı çizgilerine zarif, balığımsı bir şekil vererek dengeledi.

Zor bir soruna getirilen bu şık çözüm neredeyse kesinlikle Venedik Tersanesi'nin bir ürünüydü. Bir kadırganın pruvasına yerleştirilmiş gerçekten güçlü ilk topa ait kayıt, 1501'de bir Venedik *galea grossa*'sındaki [büyük kadırga] bir basilisk'i –olağanüstü bir güce sahip, 50 librelik ya da daha ağır gülle atan uzun bir top için kullanılan genelleyici bir terim– içerir. (Venedik'in 1499 ve 1500'deki müthiş yenilgileri, yenilenme açısından kuşkusuz güçlü bir teşvik oluşturmuştu!) Venediklilerin 1499-1503 arasında Osmanlılarla sürdürdükleri savaşın sonucunu etkilemek için vaktinde bir girişimle bir kadırganın hızını ve hareket yeteneğini bir basilisk'in gücüyle birleştirmeyi öğrendiğine dair bir bulgu olmamasına rağmen, bunu en azından ondan kısa süre sonra yapmış olmaları gerekir.

Kökenleri ne olursa olsun, merkezi eksen üstündeki baş toplarıyla tekne gövdesi parçalayabilen savaş kadırgalarına dair tarihe ilk defa 1513 Nisan'ında kayıt düşüldü: Altı kadırgalık bir Fransız filosu, Brest Roads'taki bir dizi çarpışmada aralarında ünlü *Mary Rose*'un da bulunduğu dönemin en büyük ve en ağır karakalarından bazılarını da içeren bir İngiliz donanması-




**Manş Denizi Muharebeleri, 1500-1600** (karşı sayfa) Fransa ile İngiltere 1492'den 1525'e kadar, yine 1543-1546 ve bir kez daha 1549-1550'de savaş halindeydi. Savaşların denizdeki boyutları önemli çatışmaların tarihleri ve yerleriyle gösteriliyor. Başta İngiltere Kralı VIII. Henry'nin olmak üzere emperyal hırslar ve İngiltere'nin İskoçlarla savaşlarının yan etkileri de zengin bir çatışma kaynağıydı. Burada Fransa'nın İskoçya'yı yıllarca desteklediğini de unutmamak gerekir.

Fransız ve İngiliz donanmaları arasında 19 Temmuz 1545'te vuku bulan çatışmanın döneme ait bir tablosuna dayanan bir 18. yüzyıl gravürü. *Mary Rose*, aşırı yüklemenin, alttaki top lombarları kapaklarının açık olmasının, mürettebatı arasında zayıf disiplinin ya da bunların bir karışımının kurbanı olarak tam o sırada batmış. Gabya çubukları Manş Denizi'nin ortasında görülebiliyor. Çarpışma, -belki o tarihe kadarki en büyük deniz savaşı- muharebede kürekli ve yelkenli savaş gemilerini birlikte kullanmanın zorluğunu sergiledi.

nı perişan etti. Kadırgalar 1511'de Fransa Kralı XII. Louis için Cenova ve Savona'da inşa edilen on iki adi kadırganın ve Venedik'te inşa edilen iki baştardanın kesinlikle en iyilerinden meydana geliyordu.

Bu çarpışma çok önemli bir andaki kapasitelere ışık tutar ve ateş gücünde yaptığımız devrimi mikrokozmos içinde örnekler. Fransız komutanı Prégent de Bidoux kadırgalarını önceki sonbaharda Akdeniz'den kuzeye getirmiş ve Kuzey Brötanya'da üslendirmişti ve Yüz Yıl Savaşı'nda Ceneviz kadırga filolarının yaptığı gibi İngiliz kıyısına inmeye hazırlanıyordu. Kış havasından yılmış beklerken, Sir Edward Howard'ın komutasında 1513 Nisan'ında Brest açıklarına gelen VIII. Henry'nin donanmasınca kanadının çevrilmiş olduğunu gördü; [İngilizler] kenti ele geçirmek ve Bidoux'yu Fransız donanmasının ana kısmından koparmakla tehdit ediyordu. Prégent de Bidoux güneye indi, Howard'ın kuvvetleri arasından silahlarıyla kendisine yol açtı



Kadırgalar ile karakalar arasında geçen -ya da biz öyle olduğunu sanıyoruz- 1561 tarihli bir muharebenin ağaçbaskı resmi; merkezdeki büyük yelkenli teknenin pruvasındaki alçak mahmuz, yalnızca Flaman sanatçıların tasvirlerinden bilinen bir özelliktir. Kadırgaların, kendilerinden yüksek hasımlarına, onları bombardımana tutup boyun eğmeye zorlamadan önce, burada gösterildiği gibi, küçük silahların menziline kadar yaklaşması ihtimal dışıdır.



ve bu süreçte bir gemiyi dosdoğru denizin dibine gönderdi. İngilizler Fransız toplarının gücünden şaşkına döndü; bunlar neredeyse kesinlikle tane barut kullanılan tunç basilisk'lerdi. Kuvvetlerini, önceden tecrübesi olduğunu düşündüren tam bir güvenle yöneten de Bidoux, kanatlarda kıyı bataryalarının bulunduğu dar bir koya geri çekildi. Kadırgaları sahile geri geri, topları denize bakar şekilde yanaştı; klasik ve adeta aşılamaz bir savunma taktiğiydi bu. Howard sarsılmış kuvvetlerini cüretkâr bir hareketle toparlamaya çalıştı, tüm kürekli tekneleriyle doğrudan hücuma geçti. Saldırı Fransızların üstün ateş gücü karşısında başarısızlığa uğradı ve Howard bu girişim sırasında öldürüldü. Nicholas Rodger'ın söylediği gibi, bu, deniz savaşında tamamen yeni bir tarzdı.

1520'lere gelindiğinde Akdeniz savaş kadırgalarında, genellikle merkezi eksen üzerindeki gövde parçalayıcı –ve sur yıkıcı– güce sahip baş topları kullanılmaktaydı. Bu şekilde silahlı

Viso del Marqués (La Mancha/İspanya) kasabasında bulunan Don Álvaro de Bazán Sarayı'ndaki fresklerden birinde 1583'te Terciera'ya yapılan İspanyol saldırısı. Muharebeyle ilgili olarak döneme ait kaynaklardan, kadırgaların saldırı kuvvetleriyle dolu tekneleri top ateşiyle desteklediğini biliyoruz. Taktik incelik bakımından bu harekât, 1915 Gelibolu çıkarmalarından çok daha ileriydi.



adi kadırga, büyük kadırgaları çabucak muharebe hattından dışarı itiyor ve karakanın taktik olarak varlığını sürdürmesini giderek zorlaştırıyordu, ta ki 1570'lerde Akdeniz'de bir teki bile kalmayıncaya kadar. Savaş topuyla donatılmış kadırga, 1630'lara kadar Akdeniz'e hâkim olan bir muharebe sisteminin temelini meydana getirdi. Söz konusu sistem yalnızca Habsburg İspanya'sı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun –ve bu yönde bir seçim yaptığı takdirde Fransa'nın– karşılayabileceği insani ve mali kaynakları muazzam bir açlıkla yuttu. Sistem olgunlaştıkça, ikinci kademedeki deniz güçleri –Cenova, Papalık devleti ve Kuzey Afrika Müslüman beylikleri– tali konuma düştü. Venedik kurnaz diplomasi, üstün teknoloji ve operasyonel yeterlilik sayesinde zar zor direndi. Akdeniz'in deniz savaşı sisteminin operasyonel temel taşını oluşturan kadırga filoları, güçlü oldukları ölçüde stratejik çöküşün tohumlarını da kendi içinde taşıyordu. Bunun neden böyle olduğunu anlamak için savaş kadırgasını biraz ayrıntılı incelemeli, kadırga filolarının taktik gücünün ve stratejik potansiyelinin doruğa ulaştığı 1530 ila 1570 arası döneme odaklanmalıyız.

Merkezi eksende ağır bir baş topuyla silahlı savaş kadırgası taktik bakımdan özünde saldırıya dönüktü. Tek tek kadırgalar ile küçük filolar arası çatışmalar ya hep ya hiç meselelerine dönüşme eğilimi gösteriyor, mağluplar ağır zayiat veriyor, galipler ise sağ salim ya da ona yakın bir halde kurtuluyordu. Aksine, her iki tarafın da borda hattına girmeyi becerdiği dört başı mamur büyük bir çatışma sonuçsuz tamamlanma eğilimi gösteriyordu. Kadırgalarda, baş toplarının ateşine sığınılarak arkaya doğru kürek çekilebilir ve bir sahile ricat edilebilir ya da demir atılıp önce geminin kıçı kıyıya yanaştırılabilirdi. Temel bir sınırlayıcı etken, borda hattı düzeninde fiilen manevra yapabilecek kadırgaların sayısıydı. Uçuş düzeni konusunda tecrübesi olan herhangi bir uçak pilotunun doğrulayacağı gibi, kol uçuşu[7] savaş düzenlerinin en zor olanıdır: Geminin pozisyonunu korumaya çalışırken yapılan hatalar önder gemiden dışarı doğru yayılarak, kamçının şaklayışında olduğu gibi katlanarak çoğalır. Uygulama bakımından bu, manevra etmesi gereken bir filoya 53-54 kadırgalık katı bir sınırlama getiriyor, belki yalnızca dosdoğru ileri gitmesi gereken bir filoda bunlara 10 gemi daha eklenebiliyordu. Kadırganın ince ve hızlı görünüşüne rağmen, büyük formasyonlar iki deniz milinden yüksek bir hızı güç bela koruyabilir, bunun için kadırganın dış tarafındaki kürekçilerin helak olması gerekirdi.

Doğal fiziki sınırlamaların ötesinde, Akdeniz güçleri fiilen ayırt edilemez benzerlikteki kadırgaları çok farklı şekillerde kullanıyordu. İspanyol kadırgası bir taktik taarruz teknesiydi, en yüksek sayıda savaş gereciyle muharip tayfayı, yüksek tempoyu düşürmeden savaş hattına götürmek üzere tasarlanmıştı. Fransız kadırgası da bir taktik taarruz teknesiydi, ama toplara ağırlık verilmişti. Venedik kadırgası bir stratejik taarruz teknesiydi, tehdit altındaki kıyı hisarları ile liman kentlerini takviye etmek için, bordada bir çatışmaya bulaşmaksızın kürekle en yüksek hızda gidecek şekilde tasarlanmıştı. Türk kadırgası ise kuşatılan bir yere insan, savaş gereçleri ve ikmal malzemeleri taşıyacak ve vardığında oradakileri destekleyecek bir stratejik nakliye vasıtası olarak düşünülmüştü. Bu farklar, stratejik hedefler, ulaşılabilir kaynaklar, organizasyon ve sosyal yapı farklarının tutarlı, önemli ve doğru yansımalarıydı. Tasarım ve yapım farkları marjinaldi, esas olarak çabucak ilave edilebilen ya da kaldırılabilen savaş amaçlı kasaraları içeriyordu. Sosyal temele dayanan farklar daha önemliydi: 1550'ye

7 Denizde borda hattı düzeni –ç.n.



gelindiğinde İspanyol kürekçilerinin neredeyse tamamı forsalarla kölelerden oluşurken, Venedik kürekçileri 1571 İnebahtı Muharebesi'ne kadar ağırlıklı olarak özgür insanlardı. Hiç de şaşılmayacak bir şekilde, Venedikliler hassas toplara ve benzer gereçlere daha çok önem veriyordu.

Performansa geri dönecek olursak, üçlü kürekçi gruplarının yürüttüğü ve merkezi eksen üstünde yaklaşık 30-50 librelik bir baş topu olan, mürettebatı tam, kabuklu deniz hayvanları ile yosunlardan temizlenmiş 24 sıralık bir *trireme alla sensile*, kürekle giderken yaklaşık 20 dakika boyunca 7,5 deniz mili dolayında tempolu hız, 8 saat kadar da 3,5-4 deniz millik normal seyir hızı tutturabilirdi. Bunların bir bedeli vardı, çünkü *ciurma*, yani kürekçi tayfası muazzam miktarlarda peksimet –adam başı günlük 26 ons[8] tayına gerek duyuyor, zorlu bir kürek çekme beklentisi olduğunda buna taze ekmek ilave ediliyor–, ayrıca üç çeyrek kâse kuru fasulye ya da nohut, ara sıra balık ya da et, küçük miktarlarda zeytinyağı, şarap ve sirke, hepsinden önemlisi de su veriliyordu. Su kritik bir meseleydi, çünkü taktik bakımdan kürekçiler, içtikleri su Akdeniz yazında günlük mutlak asgari miktar olan yarım galonun altına düşerse yığılır kalırlardı, stratejik bakımdan ise kadırganın narin gövdesi depolama için fazla yer sağlamıyordu. Kadırga mürettebatının su fıçılarını yeniden doldurmak için sık sık karaya çıkması gerekiyor ve aşağıda açıklanan nedenlerden dolayı mürettebatı daha da artıyordu. Su talebi tek tek kadırgalar ile filolara zorlayıcı sınırlar koyuyor, hatta donanmaları daha ciddi sınırlandırarak kıyıya yakın seyretmeye zorluyordu.

İşleri karıştıran, kadırga savaşının acımasız mantığının, öne doğru ateş eden savaş gereçlerinin miktarını durmadan artırmayı emretmesiydi. Kadırgalarda merkezi eksen üstündeki topun yanı sıra kanat topları, ideal durumda 12 librelik yarım *culverin*'ler ya da biraz daha ağır taş gülleler atan aynı ağırlıkta havan topları kullanılmaya başladı. 1530'ların ortasına gelindiğinde, en ağır şekilde silahlanmış adi kadırgaların pruvalarında öne doğru ateş eden daha küçük bir çift top bulunuyordu: 6-9 librelik gülleler atan *sacres* ya da *medios sacres* (yarım *sacre*). Batı kadırgalarının çoğunda *arrumbada*'nın [kasara] üstüne darbzenler monte ediliyordu.

Savaş gereçlerinin ağırlığı etkileyici olabilirdi. İspanyol Kadırgalar Başkomutanı Yaşlı Don Álvaro de Bazán'ın sancak gemisi *Capitana* 1536'da bir *cañon grueso* (büyük kanon), iki adet yarım *culverin*, üç *sacre*, bir *pedrero* (taş-atar) ve *arrumbada* üstünde bir dizi darpzen taşıyordu. Topların tipik ağırlıklarda ve tekne gövdesinin 42,5 m boyunda, 5 m eninde, su çekiminin de[9] 1,4 m olduğunu varsayarsak, *Capitana* 186 ton civarında deplasmana sahipti ve 9,25 ton savaş gereci taşıyordu. Dolayısıyla kadırganın deplasman tonajının yüzde 5,2 kadarı savaş gereçlerinden meydana geliyordu. Bu rakam yarım yüzyıl sonra İngiliz bahriyesinin ilk hız kalyonları[10] ısmarlanana kadar yelkenli savaş gemilerince aşılamadı. Dahası, kalyonların tersine, savaş kadırgaların çoğunluğunun –bu durumda yarım tonu zar zor bulan– savaş gereçleri bütünüyle saldırıya dönüktü. Bazán'ın *Capitana*'sı istisnaydi: Komutası altındaki yirmi üç kadırgadan yalnızca dokuzu madeni ağırlık bakımından ona yaklaşıyordu; ancak *Capitana*'nın durumu benzersiz değildi. Akdeniz kadırgalarındaki savaş gereçlerinin ağırlığı durmadan arttı, buna bağlı olarak

8 28,349 gr ağırlığında bir ağırlık ölçüsü birimi –ç.n.

9 Omurgadan su seviyesine kadar olan kısım olup "draft" olarak da adlandırılır –ç.n.

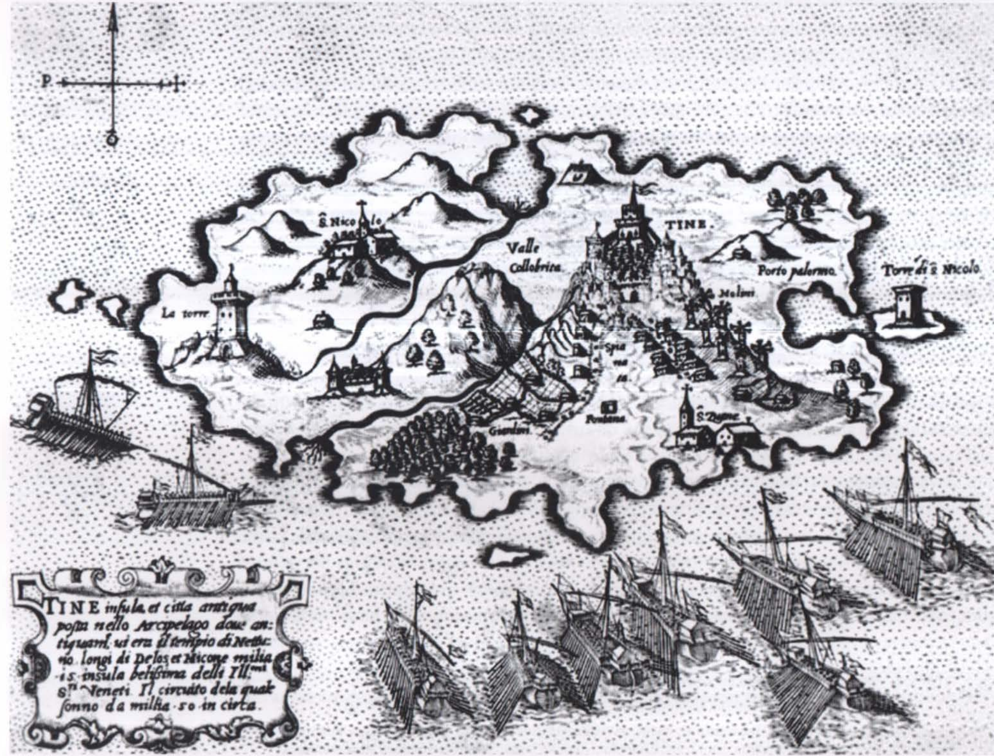
10 Bunlar gövdeleri daha uzun ve narin, sabit donanımları geliştirilmiş, pruvaları alçaltılmış, yükleri azaltılmış ve daha uzun menzilli topları olan kalyonlardı (İng. *race-built galleons*) –ç.n.

İnebahtı'nın Giorgio Vasari tarafından yapılan alegorik bir tablosundaYunanistan kıyısı önünde çarpışmak üzere olan düşman donanmalar görülüyor. Ölümün muharebenin üzerindeki heyulası yeterince gerçek, ama dizili donanmaların geometrik düzenliliği gerçekçi olmaktan çok uzak ve Müslüman muharebe düzeninin Hıristiyanlarınkine benzemesi de doğru değil.

Orta Ege'de kilit konumunda olan Tinos Adası'na yaklaşan bir Venedik filosunu gösteren bir 17. yüzyıl gravürü (karşı sayfa). Resim, limanlar, sahil istihkâmları ve kadırga donanmaları arasındaki ilişki ortaklığını doğru bir şekilde gösteriyor.

deplasman hacmi büyüdü, yüzyıl ortasına gelindiğinde adi bir kadırga için 200 ve bir yüzyıl sonra 300 tonu buldu. Bu büyümenin önemli uzun vadeli sonuçları oldu.

Zorluk kürekle seyrederken yüksek tempo tutturmanın taktik öneminden kaynaklanıyordu, çünkü artan ağırlık, eğer hızdan taviz verilmeyecekse oransız sayılarda ilave kürekçi gerektiriyordu. Venediklilerin 1520'lerde bir oturakta beş adam ve beş kürek olan bir *quinquireme* [beş kürekli] *alla sensile* ile yaptığı deneyler, yüksek tempodan taviz verilmediği takdirde deplasmanda yüzde 50'lik bir artışın yüzde 100'lük bir güç –kürekçi– artışını gerekli kıldığını gösterdi. Bu, yol göstericiydi ve sorun teknik ve taktikle ilgili olanın ötesinde sosyoekonomik etkenleri de kapsıyordu. *Trireme alla sensile* en uygun tasarımdı, ama büyüklüğüne katı sınırlama konmuştu ve son derece usta, maaşlı kürekçilere bağımlıydı. 1550'lere gelindiğinde enflasyon, kürekçilerin maaşlarını Batı Akdeniz'in güçlerini aşan bir noktaya getirmişti; onlar da bunun yerine, tanım gereği daha az becerikli ve azimli olan kölelerle mahkûmlara yöneldi. Tek tek küreklerin yerini oturak başına bir büyük kürek aldı. Bunlar küreğin merdivensi eklenti-



leri olan öteki ucuna bağlı saplardan çekiliyor. İtalyanca *a scaloccio* (merdiven gibi) adı da buradan geliyordu. Bu sistemde bir küreğe üç adamın yeterli olmadığı ortaya çıktı, çünkü bir tek kürek, usta kürekçilerin çektiği tek tek kürekler denli etkili değildi. *Trireme alla sensile*'nin yüksek temposuna eşit olmak için kürek başına dört adam gerekiyor ve ilave kürekçi deplasmanda bir artış yaratıyordu. Bu, kötü haberdi; iyi haber ise *a scaloccio* sisteminin esnekliğiydi. Kürek başına yalnızca bir usta kürekçi gerekliydi ve taktik duruma göre kolayca kürekçi eklenebilir ya da çıkarılabilirdi.

Komutanlar ölümle burun buruna gelindiğinde –İnebahtı'da her iki amiralin de yaptığı gibi– zafer karşılığında kölelere özgürlük vaadinde bulunabilir ve eğer köleler dindaşları ise onları silahlandırabilirdi, ama boyun eğmeye alışmış köleler savaşçı değildi ve onları kollamak için ilave asker gerekliydi. Deplasman hacmi ne denli artarsa, taktik yüksek tempoyu korumak için o denli daha fazla kürekçi gerekiyordu. Sonuç, giderek artan sayılarda kürekçi ve daha büyük tekne gövdesi talep eden, sürekli kendini yenileyen bir geri beslenme kapalı devresiydi ve bu, eylemin taktik esnekliği ile stratejik kapsama alanını giderek ortadan kal-



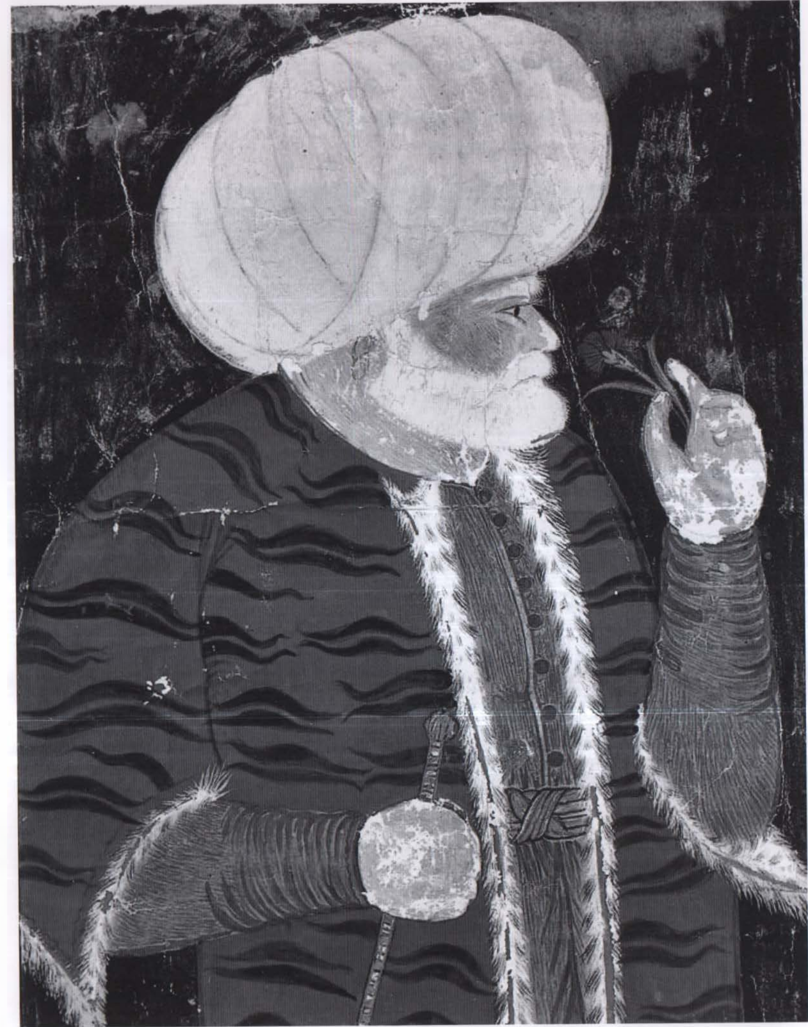
Pierre Puget (1620-1694) ekolüne atfedilen bir tabloda limanda yatan bir kadırga; resim, kadırgaların azaldığı dönemde adi kadırgaların büyüklüğünün arttığını gösteriyor. Burada resmedilene çok benzeyen Venedik kadırgaları, Akdeniz kadırgalarının önemli bir rol oynadığı 1645-1669 Girit Savaşı sırasında belirleyici muharebelere katıldı. Ağır baş toplarıyla hâlâ etkili ateş platformları olsa da bu tür tekneleri kullanmak pahalıya mal oluyordu.

dırdı. 1520'lerin 144 özgür kürekçiye sahip bir İspanyol adi kadırgası 40 ila 90 *compañeros sobresalientes* yani deniz piyadesi olarak ikili bir rol oynayan tayfalar ve 20 ila 25 oficial taşıyordu. Çevrilebilir olmayan bu sonuncu terimi açıklamak gerekiyor. *Oficial*, savaş kadırgasının teknik uzmanlarından oluşuyordu: seyir subayı, dümenci, lostromolar, topçular, kalafatçı, marangoz, başkürekçi, güvenlik subayı (anlamlı bir şekilde, su dağıtımından sorumluydu), berber-cerrah, din adamı ve usta gemiciler. Bu insanların bunlardan da öte görevleri vardı, çünkü esas işleri muhariplikti. Sayıları hiçbir zaman fazla olmuyordu, çünkü Akdeniz'de, Kuzey Avrupa denizlerindekinden farklı olarak onların doğal yetişme zemini olan balıkçılık eksikti. Söz konusu adamlar, kadırga savaşının gerektirdiği "can alıcı" insan gücünü meydana getiriyordu.

1560'a gelindiğinde İspanyol adi kadırgaları, ideal olarak dörtlü kürekçi ekiplerinden oluşan 160 kürekçi tarafından yürütülüyor, 30 ila 40 *oficial* ve 50 asker taşıyor, önemli girişimlerde bunlara fazladan kürekçi ilave ediliyordu. *A scaloccio* sisteminin esnekliği nedeniyle ve muharip talebi şartlara göre muazzam değişiklik gösterdiğinden sayıların izini sürmek zor, ama sürekli arttığını biliyoruz. İnebahtı'dan sonra Messina'da kışlayan İspanya ve Gian Andrea Doria'nın kadırgalarına dair rakamlar yol göstericidir. İspanyol adi kadırgalarında 50 *oficial*, 27 tayfa, 35 asker ve 200 kürekçi, Doria'nın adi kadırgalarında ise 50 *oficial*, 35 asker ve 164 kürekçi bulunuyordu. Ülkesinin yakınındaki bir girişimci olarak Doria, ilkbaharda kürekçi ve tayfa bulabileceğinden emin olduğu için paradan tasarruf etmek amacıyla mürettebat listesinde kesintiye gitmişti. Buna karşılık İspanyollar insan gücü kaynaklarından uzaktı ve kürekçilerini dikkatle koruma altına alıp özel şarap, pirinç, zeytinyağı ve hasta düşenler için "ilaç" stokları –hatta yüksek proteinli yiyecek– hazır ettiler. Elimizde daha iyi belgeler olduğundan, kendimi İspanyol ve onların korumasındaki İtalyanlarla sınırlı tuttum ve bu veriler özel şartları yansıtmasına rağmen, örneklediği sorunlar evrenseldir.

*Trireme alla sensile* Doğu Akdeniz'de varlığını sürdürdü. İnebahtı'da savaşan Venedik kadırgalarının çoğu ve birçok Müslüman kadırgası *trireme alla sensile* sınıfı gemilerdi, ama fenerli kadırgalar amansızca büyümeye devam etti. Avusturyalı Don Juan'ın İnebahtı'daki teknesi *Riyale*'de 30 sıra ve bir kürekte 6 adam –toplam 360 kürekçi– ve 300 Sardunyalı arkebüzcüye dayanan ilave bir muharip birlik, ayrıca 100 kişilik bir gönüllü grubu mevcuttu. Onun Müslüman muadili olan Ali Paşa'nın fenerli kadırgası daha da büyüktü ve merkezinde 300 yeniçeri ile 100 okçunun yer aldığı ilave bir birliği barındırıyordu. Venedik'in Capitano Generale da Mar'ı (Deniz Kuvvetleri Komutanı) Sebastian Venier ile Papa'nın amirali Marc Antonio Colonna'nın kadırgaları da aşağı yukarı aynı büyüklükte olmalıydı.

Tayfa sayısının artmasının iki sebebi vardı: Savaş gereçlerinin artan ağırlığı ve *a scaloccio* kürek çekme sisteminin azalan verimliliği. Bunların etkileri doğrudan görüldü: Eylemlerin stratejik kapsama alanında, özellikle Batı'da yükselen enflasyonun azdırdığı geometrik bir maliyet artışıyla birleşen keskin bir düşüş. Kılıç dişli kaplan gibi kadırga da kendi ortamına hükmetmeyi, daha büyük ve daha güçlü olmayı sürdürdü, –adi kadırgalarda 17. yüzyılda normal olarak 26 sıra bulunuyordu– ama aynı zamanda ısmarlanan kadırgaların sayısı da sürekli azaldı. Böylece İnebahtı gerek teknik, gerek stratejik bakımdan kadırga filosunun doruğuna işaret ediyordu.



1540 tarihli bir portrede Barbaros Hayreddin. Midilli'de doğan Barbaros ile ağabeyi Oruç, II. Bayezid'i iktidara oturtan taht kavgasının yarattığı kargaşadan kurtulmak için Batı'ya kaçmıştı. Oruç 1518'de öldürülünce önderlik hakkını elde eden Barbaros, İspanyol yayılmasına karşı direnen Kuzey Afrikalı Müslümanların savunucusu oldu. Denizde zamanının belki de en üstün komutanı olan Barbaros burada yaşlılık çağında, adını aldığı kızıl sakalı aklaşmış halde gösterilmiştir.

## İnebahtı, 1571

Kötü inşa edilmiş teknelerde yetersiz toplarla seyrediyor, ama gözleri dönmüş bir şekilde çarpışıyorlar.
Türklerin Venediklilerce tarifi, MATTHEO CIGOGNA
*Il Primo Libro del Trattato Militare*, 1567



16. yüzyıl sonundaki bir kadırga savaşını gösteren döneme ait bir gravür. Resim, kadırga savaşının yavaş temposu, inanılmaz insani yoğunluk ve kıyım hakkında doğru bir izlenim aktarıyor. Alışılmadık bir şekilde, sanatçı muharebenin yarattığı yıkıntıyı ve gemiden gemiye takviye kuvvetleri, mesajlar ve emirler taşıyan küçük fustalarla pergendeleri de resmetmiş.



Akdeniz'in kontrolü için süren ve İnebahtı'da en üst noktasına varan mücadele, tarihçiler tarafından geleneksel olarak tali bir mesele muamelesi görür. Ne de olsa [bu olay] yalnızca küçük miktarda toprak devrine yol açmış, birkaç sahil garnizonu, Rodos, Sakız ve Kıbrıs adaları el değiştirmiş, Dalmaçya kıyısında da bir takım sınır tashihleri yapılmıştı. Üstelik dramın baş aktörleri olan Osmanlı İmparatorluğu, İspanya ve Venedik Cumhuriyeti İnebahtı Muharebesi zamanında çöküşe geçmişti ya da geçmişe bakıldığında öyle görünüyordu. O döneme ait, İnebahtı'nın Hıristiyanları Türklerden kurtardığı şeklindeki beyanlar artık süslü sözler sayılıyor. Oysa konuya daha yakından baktığımızda başka türlü bir izlenim uyanır.



Sultan I. Süleyman'ı Kaptan Paşa Barbaros'la görüşürken gösteren büyük amiralin ölümünden on yıl kadar sonra yapılmış bir Osmanlı minyatürü.

İnebahtı, deniz üstündeki iki mücadelenin kaynaşmasının bir ürünüydü: İlki, Kuzeydoğu Akdeniz'in denetimi için Osmanlılarla Venedik arasındaydı; ikincisi ise İspanya'nın *Reconquista*'yı (yeniden fetih) Kuzey Afrika içlerine doğru genişletmesinin yarattığı uyarıcı etkiyle,

1574 kuşatması sırasında Tunus kenti. V. Karl'ın 1535'te Hristiyanlık adına ele geçirdiği Tunus, 1569'da Uluç (Kılıç) Ali'nin kuvvetlerince fethedildi, ardından Avusturyalı Don Juan 1573'te kenti İspanya adına zapt etti. Kılıç Ali'nin 1574'te yeniden fethiyle kent daimi olarak Müslümanların eline geçti.

dengini Osmanlı'nın kendini Darülislam'a, yani Allah'ın iradesine boyun eğenlerin yaşadığı toprakların genişletilmesine adamasında buldu. Bu yarışmanın tamamı üç yerel çatışmayla etkileşim içinde olup onlar tarafından şekillendirildi. Söz konusu çatışmalar, İtalya Savaşları ve İspanya ile Fransa arasında 1494-1559 arası dönemde İtalya'da hegemonya kurmak için aralıklı olarak süren mücadele; Osmanlılarla Mısır Memlûkları arasındaki mücadele; son olarak da Osmanlıların Balkanlar'daki genişlemesi şeklinde tezahür etti.

İtalya Savaşları 1559'da, İspanya'nın İtalya üzerindeki hegemonya iddiası Câteau-Cambresis Antlaşması'yla onaylandığında son buldu. Bu savaşların Akdeniz'deki mücadeleye esas etkisi İspanyol kaynaklarının başka yöne kaymasıydı; gerçekten, Fransız kralları ile Osmanlı sultanları 1520'lerden itibaren çabalarını tam da bu niyetle birleştirdi. Aynı nokta Balkanlar'daki Osmanlı genişlemesi için de geçerlidir. Bununla birlikte, İspanya Kralı I. Carlos'un Kutsal Roma [Cermen] imparatoru seçilip İmparator V. Karl olarak Almanya, Hollanda, İs-






Sebastiano del Piombo'nun yaptığı Andrea Doria portresi. Varlıklı tüccar, bahriye *condottiero*'su, Cenevizli yurtsever ve kurnaz politikacı Doria, ömrünün önemli bir bölümünde Cenova'nın fiili lideriydi. 1538'de Preveze'de Barbaros tarafından yenilmesine rağmen çağının en usta bahriye komutanlarından biriydi.

panya ve Amerika'daki Habsburg topraklarını yönetmeye başladığı 1519'dan itibaren kaynakların akış yönünün değişmesi hem lehte, hem aleyhte işledi. Balkanlar'daki Osmanlı saldırısı, I. Süleyman 1529'da Viyana önlerinde geri püskürtülünce bir pata durumuyla sonuçlandı, ne var ki bu uzun süre sonra anlaşıldı. Osmanlı-Memlûk çatışması, Mısır'ın muazzam tarımsal zenginliğini Türklerin tasarrufuna sunan ve Akdeniz baharat ticaretinin doğu terminallerinin denetimini Osmanlılara veren 1517'deki Osmanlı zaferiyle çok farklı bir şekilde sona erdi.

Preveze Savaşı'nın Bemardino Poccetti (y. 1542-1612) tarafından yapılan idealize edilmiş bir tasviri. Barbaros'un zekice taktikleri, Preveze'de ona Hıristiyan ittifakını bölen ve Türk kadırga filolarına bir kuşak boyunca Batı Akdeniz'in kapılarını açan olağanüstü bir zafer kazandırdı.

İspanya, Osmanlılar ve Venedik'in çekiştiği tek arena Akdeniz değildi. İspanya 16. yüzyılın ilk onyıllarında Yeni Dünya'da zengin bir imparatorluk vücuda getirdi; önce damla damla, ardından da sel gibi bir altın, hepsinin ötesinde gümüş akışını başlattı. Bu olgu İspanya'nın askeri gücünü katlayarak stratejik denge açısından büyük önem kazandı ama öte yandan da enflasyonun yıkıcı tahribatına yol açtı. Osmanlılar, Venedik'in zımni desteğiyle Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'nde Portekizlilere karşı koydu. Aynı zamanda 1514, 1534-1535 ve 1554-1555'te doğuda sefer-i hümayunlar düzenleyerek İran Safevilerine karşı tetikte olmayı sürdürdü.

Gel gelelim, Türk tehdidi gerçek olduğu sürece, İspanya için Akdeniz, stratejik bir temel taşı, başka her şeyin onun etrafında döndüğü bir eksendi. V. Karl, İnka İmparatoru Atahualpa'nın fidye altınlarını aldığında bunları Avusturya'yı savunmak için Tuna boylarında değil, Tunus'un fethi için harcadı. Akdeniz, Hollanda'da açık bir ayaklanmanın patlak vermesinden sonra bile önceliğini korudu. Akdeniz'de [İspanya'ya karşı] başkaldırıların olmaması, dolaylı olsa da buna güçlü bir kanıt sağlar. İspanya Kralı II. Felipe için Flandra istediği kadar önemli olsun, oradaki askerlere düşük maaş ödemek alışkanlık haline getirilmişti; bu da kaçınılmaz olarak başkaldırıya yol açtı. Oysa Akdeniz'de bu olmadı, bunun nedeni de 1557, 1560 ve 1575'teki İspanyol iflaslarının doğruladığı gibi ekonomideki üretim fazlalığı değildi.





Akdeniz'deki çatışmayı genelleştirme doğrultusunda ilk adım, II. Bayezid 1495'te korsan Kemal Reis'i Kuzey Afrika'nın batısına gönderdiğinde atıldı. Kemal Reis orada denizci gazilerle temas kurdu. İslam adına dövüşen akıncı gaziler, sürgün edilen ve intikam hissiyle tutuşan İberyalı Müslümanlarla işbirliği yaparak, inancın koruyucuları sıfatıyla Osmanlı sultanlarının meşruiyetlerini ciddiye almaya hevesliydi. Sonraki onyıllarda bu gaziler ya liman-

1565 Malta Kuşatması'nın döneme ait bir tasviri. Tarihin en çetin çarpışmalarından birine sahne olan ve çok çekişmeli geçen kuşatma, Hıristiyanlık için hayati bir savunma zaferiydi.



ları işgal yoluyla ya da bunların ağızlarına kurulan istihkâmlarla bu limanları denetleyerek baskınlarını durdurmayı amaçlayan İspanyolların tekrarlanan hücumlarına rağmen, mevzilerini sağlamlaştırmak için çabaladı. 1520'ye gelindiğinde, içlerinde en başarılı olanı, Barbaros Hayreddin, limanı denetleyen Peñon hisarı İspanyolların elinde olduğu halde Cezayir kentini ele geçirmiş ve Osmanlıların hamiliğini resmen kabul etmişti. Barbaros 1529'da, padişah efendisinin aynı yıl Viyana önlerinde geri püskürtülmesine bir karşılık olarak Fransa Kralı I. François'nın sağladığı kuşatma toplarıyla Peñon'u aldı. Bu arada, ünlü Cenevizli bahriye *condottiero*'su[11] Andrea Doria, Fransa'yı bırakıp İspanya'nın hizmetine geçti ve V. Karl'ın deniz kuvvetleri başkomutanı oldu. Doria'nın taraf değiştirmesi Batı Akdeniz'deki Habsburg iletişimini güvence altına aldı ve ertesi yıl Fransa'yı İspanya'yla barışa zorlamaya yardımcı oldu.

Carlos, Doria'yı Kuzey Afrika kıyılarında bir dizi baskına gönderdi ve 1530'da, Rodos'tan sürülmelerinden bu yana yersiz yurtsuz kalan St. Jean Şövalyeleri'ni Malta ile Trablus'a yerleştirdi. Doria 1532'de Koron'u aldı, Süleyman buna karşılık olarak 1533'te Barbaros'u İstanbul'a çağırıp kaptanpaşalığa tayin etti. Barbaros ertesi yıl Koron'u yeniden zaptetti, ama Karl 1535'te Tunus'ta yoğun bir harekâta önderlik ederek parlak bir seferden sonra kenti ele geçirdi. Osmanlı'nın cevabı fazla gecikmedi. 1534'te Bağdat'ı fethederek doğu kanadını emniyete alan Süleyman, 1537'de Fransa Kralı I. François'yla birlikte İtalya'yı istila etmek için gizli bir anlaşma yaptı.

Türkler İtalya'nın istilası için Korfu'yu denetlemenin zorunlu olduğunu düşünüyordu, çünkü güçlü bir filo Otranto Boğazı'nı kontrol edebilirdi. Bu, Venedik'le savaş anlamına geliyordu. İspanya ve Papa gevşek bir ittifak oluşturarak cumhuriyetin yardımına koştu. 1537'ye gelindiğinde Süleyman ve Osmanlı ordusu Korfu'nun karşı tarafındaki Avlonya'daydı. Büyük bir çıkarma yapılacağı beklentisiyle, Apulia/Pulya'ya saldırmak üzere sekiz bin süvari götürüldüğü halde Süleyman'ın planları katı gerçeklikle karşılaştı: İtalyan mühendisleri önceki onyıllarda Fransız ve Osmanlı kuşatma topları hakkında epey bilgi sahibi olmuştu ve Korfu geliştirilmiş *trace italienne*[12] istihkâmlarınca savunuluyordu. Türkler 18 Ağustos'tan 6 Eylül'e kadar kendilerini tabyanın bedenlerine nafile yere atıp durdularsa da üsleriyle bağlantılarının, bir araya gelmekte olan müttefik filolarınca kesilmesi tehdidi karşısında geri çekildiler.

Özenle hazırlanmış ademimerkeziyetçi bir ayni vergi sistemine dayanan Osmanlı seferberliğinin iktisadi mantığı, sonraki yıllardaki seferlere peş peşe engeller çıkardı; çünkü ordunun çekirdeğini meydana getiren sipahilerin onları ayakta tutan tımarların bakımı için zamana ihtiyaçları vardı. Böylece Süleyman'ın ordusu 1538'de, düşmanca eylemleri donanmalara bırakarak Osmanlı topraklarından dışarı çıkmadı. Ortalığa ilk çıkanlar olan Venedikliler, Dalmaçya kıyısı boyundaki Osmanlı üslerini tehdit etti. Düşmanın sayıca üstün olacağını bilen Barbaros batıya giderek Preveze Körfezi'ne sığındı. Müttefiklerin başkomutanı Doria 1538 Eylül'üne kadar Adriyatik'e ulaşamayıp Korfu'da demirledi. Burada bulunan müttefik donanması iç çekişmelerle dirliğini kaybetmişti, Venedikliler de hücuma geçmek için yaygara koparıyordu. Papa'nın donanma komutanı Marco Grimani inisiyatifi eline aldı,

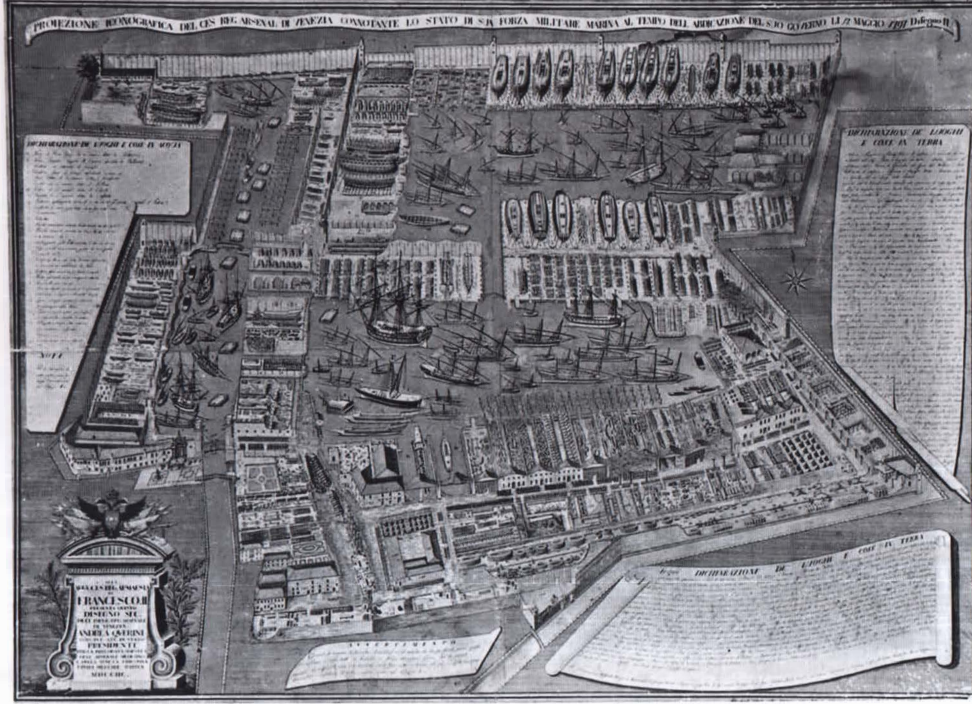
11 İtalyan kent devletlerinde ortaçağın sonundan 16. yüzyılın ortasına kadar istihdam edilen paralı asker önderlerine verilen ad –ç.n.

12 Fransızca "İtalyan şekli" anlamına gelen bu terim Türkçede "yıldız tabya" olarak ifade edilir–ç.n.





Topkapı Sarayı Müzesi'nde yer alan bir 16. yüzyıl gravüründe II. Selim. Gençliklerinde Osmanlı şehzadeleri hünkârlık eğitimlerinin bir parçası olarak bir zanaat öğrenirdi. Selim'inki "okçuluk"tu; bu nedenle elinde bir yay bulunuyor.



Venedik Tersanesi'ni gösteren bu gravür, kurumun sınırları içinde yürütülen faaliyetlerin ölçeği ve çapına dair bir fikir verir. Burası büyük bir tersane ve top dökümhanesi olmanın yanı sıra barış zamanında Cumhuriyet'in ihtiyat kadırgalarının muhafaza edildiği yerdi.

körfezin dar girişini koruyan Osmanlı bataryalarını ele geçirmek ve Barbaros'u içeride sıkıştırmak çabasıyla karaya askeri birliklerle toplar çıkardı. Bu eylem Doria'yı güneye inmeye sevk etti.

Barbaros'un 90 kadırga ve 50 kalyatasına karşı 130 kadırgaya ve yelkenli destek gemileri filosuna sahip olan Hıristiyanların başarı şansı daha yüksekti, ama güçlü bir Osmanlı kara kuvvetinin belirmesi Grimani'yi geri çekilmeye zorladı. Bu durum Hıristiyan kadırgalarını düşmana ait bir kıyının açıklarında bıraktı; enerji, erzak ve su harcanmasına yol açtı.

Mevsim geçmişti, fırtına tehditleri de gerçekti; Doria 27 Eylül'de karanlıktan yararlanarak geri çekildi. Gece rüzgâr dindi. Gün doğarken Hıristiyan donanması dağınık bir haldeydi; gemilerin birçoğu da Barbaros'un harekete geçen kadırgalarının menzili içindeydi. Preveze Muharebesi taktik bakımdan müsademeden farklı değildi. Hıristiyanlar bir avuç kadırga ile yuvarlak karinalı gemi kaybetti. En kayda değer bölüm, bir Venedik kalyonunun başarılı direnişiydi.

Bununla birlikte Preveze stratejik bakımdan belirleyiciydi. Doria'nın kararsızlığına –hatta Barbaros'la müzakerede bulunduğuna inanıldığı için ihanetine– köpüren ve ticari hayat da-





İspanya, Papalık Devletleri ve Venedik'in kurduğu Kutsal İttifak'ın 1571 Mayıs'ındaki resmi onaylaması sırasında İspanya Kralı II. Felipe, Venedik Doçu Alvise Mocenigo ve Papa V. Pius'u gösteren alegorik tasvir. Aslında ittifakın koşullarına, Roma'da kendi ülkelerini temsil eden diplomatlar şekil vermiş ve söz konusu üçlü asla yüz yüze gelmemişti.

**Akdeniz Muharebeleri, 1500-1600**
Akdeniz'in denetimi için verilen mücadele ciddi olarak 1500 dolayında başladı, merkezi eksen üstünde baş topuyla silahlı savaş kadırgasının etkili bir silahlar sistemi olarak olgunlaşmasıyla birlikte ölçeği ve coğrafi kapsamı genişledi. Habsburg ve Osmanlı kaynak üslerinin eşzamanlı olarak sağlamlaşması, başta gelen rakiplere hırslarının peşinde koşmanın vasıtalarını sağladı.

marları kesilen Venedikliler, 1540'ta Türklere Levant'ta üstünlük ve batıya doğru sefer düzenleme serbestliği tanıyan ayrı bir barış yaptı. Bütün bunlara rağmen Karl bir sonraki darbeyi vurarak 1541'de Cezayir kentine saldırdı. Sefer mevsiminin sonunda denize açılıp stratejik bir şaşkınlık yaratmayı başardı, ama donanması 24-26 Ekim'de büyük bir fırtınada parçalanınca cesareti felaketle karşılık buldu. Aynı yıl, dünyanın başka bir ucunda, Süveyş'i hedef alan aynı derecede cüretkâr bir Portekiz hücumu da başarısızlıkla sonuçlandı.

Fransa ertesi yıl İtalya Savaşları'na yeniden katıldı. Barbaros 1543'te Kalabriya'ya baskın düzenledi, ardından da Toulon'da kışladı. Bu, denizdeki Osmanlı-Fransız işbirliğinin doruk noktasını oluşturdu. Ardından Barbaros, Fransızların Nice'i almasına yardımcı olduktan sonra Cenova'nın kuşatılmasına ilişkin bir teklife destek vermeyi reddetti. Fransa 1544'te savaşı terk etti ve Süleyman dikkatini İran ile Macaristan üzerinde yoğunlaştırdı. Kriz geride kalmıştı.

Yine de üstünlük Türklerdeydi. Türk filoları 1550'lerde Balear Adaları ile Malta'ya saldırdı ve St. Jean Şövalyeleri'ni Trablusgarp'tan kovdu. 1552-1554 ve 1557-1558'deki Fransız-Osmanlı deniz işbirliği İspanya'nın dertlerini artırdı. Mücadeleden yıpranan Karl 1556'da oğlu Felipe'nin lehine tahttan feragat etti. Ardından İspanya, Câteau-Cambrésia Antlaşması'yla Fransız tehdidinin kalkması üzerine taarruza geçti. Doria'nın büyük yeğeni ve mirasçısı, o tarihte henüz 20 yaşında olan Gian Andrea Doria, 1560 yılının başında beş bin kişilik bir orduyu taşıyan 54 kadırga, 5 kalyon, 29 yelkenli gemi ve 35 değişik küçük tekneyle denize açıldı. Trablusgarp'ı hedef alan Doria kararsızlık içinde bocalayıp Tunus kıyısının açıklarındaki kor-



Aşağı yukarı döneme ait bir tabloda Kutsal İttifak'ın komutanları İnebahtı'da: Solda İttifak'ın Başkomutanı Avusturyalı Don Juan; Papalık Başkomutanı ve Komutan Yardımcısı Marc Antonio Colonna; Venedik Deniz Kuvvetleri Başkomutanı Sebastian Venier.

san yatağı Cerbe Adası'na saldırdı. Bu seferle ilgili haber İstanbul'a ulaşınca, Barbaros'un 1546'daki ölümünü takiben kaptan paşa olan Piyale Paşa[13] martın başında yelken açarak, Kuzey Afrika'dan aldığı takviyelerle gücünü artırıp 11 Mayıs'ta Doria'yı düzensiz bir durumdayken yakaladı; 28 ila 30 kadırgayı, yelkenli gemilerin yarısını ve küçük teknelerin neredeyse tamamını esir alarak ya da batırarak onu ezici bir yenilgiye uğrattı. Bu filo, Habsburg deniz gücünün büyük bir bölümünü temsil ediyordu; Sicilya'nın kadırgaları adeta yok edildi ve Papalık donanması yıllar sürecek şekilde felç edildi, ama gerçek kayıp nitelikli insan gücünde yatıyordu: 2.400 bahriye arkebüzcüsünün yanı sıra 600 kadar *oficial* kaybedilmişti. Sayıları az olan ve bir ömür süren tecrübelerle yetişen *oficiales*'in yerleri kısa vadede doldurulamazdı, arkebüzcülerin yerine yenilerini koymak ise hiç mümkün değildi.

Bahriye arkebüzcülerinin yerini doldurmak için nizami piyadeleri bahriyeye alma zorunluluğu ve tecrübesiz *oficiales*, birbirini izleyen yıllarda İspanyol kadırgalarını bir dizi felakete uğrattı. Osmanlılar, 1563'te Avusturya Habsburglarıyla bir ateşkes imzaladığında İspanya'yı Akdeniz'de savunmasız bir halde buldu. İspanyol ileri gelenleri, özellikle II. Felipe'nin Sicilya genel valisi ve donanma komutanı olan Don Garcia de Toledo, Türklerin 1565'te güçlü bir darbe indireceğini doğru tahmin ediyordu. Don Garcia hedefin neresi olacağını da kestiriyordu: Türklerin İtalya ya da İspanya'ya karşı harekâtlarını desteklemeye uygun kusursuz bir limanın bulunduğu Malta. St. Jean Şövalyeleri sağlam bir savunma sunacağına güvenilen iyi bir tahkimata sahipti, ama kalın surlar ve kararlılık denizdeki Türk üstünlüğünü tek başına dengelemeye yetmeyebilirdi. Nitekim bu üstünlük mayıs başında sergilendi: Piyale Paşa'nın emri altında 130 kadırga, 54 kalyata, 8 mavna (nakliye gemisi olarak kullanılan büyük kadırgalar) ve 11 büyük boy yelkenli tekne Malta açıklarına ulaştı. Gemilerde güçlü kuşatma topları ve 30.000 kişilik bir ordu taşınıyor ve kadırgaların kürekçileriyle muharip mürettebatı ihtiyat olarak tutuluyordu. St. Jean Şövalyeleri bu kuvvete karşı aralarında 599 şövalyenin de bulunduğu 2.500 profesyonel savaşçıya ek olarak 1.000 silahlı Maltalı toplayabildi.



13 Barbaros'tan sonra Sokollu Mehmed Paşa ve Sinan Paşa kapudan paşalığa getirilmiş, Piyale Paşa 1555'te kapudan paşa olmuştur –ç.n.

Müslümanlarla denizde karşılaşmaya gücü yetmeyen Don Garcia adanın garnizonunu takviye etti ve temmuz başındaki çok tehlikeli bir hücumdan sonra 700 piyade ve 40 şövalyelik bir kurtarma gücüyle birlikte dört seçme kadırga gönderdi. Eylüle kadar devam eden kuşatma yeniçeriler, sipahiler ve kürekçiler arasındaki muazzam zayiatın Piyale Paşa'nın donanmasını tüketmesi ve Don Garcia'nın 28 kadırgayla nakledilen 11.000 piyade ve 200 şövalyeyi yardıma göndermesiyle son buldu. Şövalyeler onu aşırı ihtiyatlı davrandı diye kötüledi, ama Don Garcia'nın zayıf bir eli ustalıkla oynaması Malta'yı kurtarmıştı. Aynı derecede önemli bir olgu, İspanya'nın kadırga filolarının Cerbe sonrasında toparlanmasına ve *oficial* topluluğunun yeniden diriltilmesine olanak tanınmasıydı.

Takip eden yıllarda büyük kadırga donanmaları seferber edildi, ama iki taraf da stratejik ve taktik hesaptan anladığı için bunların fazla bir etkisi olmadı. Bir kadırga donanmasının stratejik potansiyeli ileri üsleri ele geçirme becerisinde yatıyordu, oysa bu, özellikle de sayıca daha az, ama iyi idare edilen bir kadırga gücü hücuma uğrayan yeri etkili bir şekilde destekleyebildiğinden giderek pahalıya patlıyordu. Sert çekirdeğini İspanyol piyadesinin vücuda getirdiği Habsburg ordularının etkililiği, Türklerin Sicilya ve İtalya'daki hedeflere saldırmaktan vazgeçmesine neden oldu. Nihayet, kadırga donanmaları büyüdükçe onların stratejik eylem alanı küçüldü. İspanyollar sayıca az oldukları sırada donanmalar arası bir çatışmadan kaçındı ve sonuçta bir berabere durumu oluştu. Osmanlıların 1566'da Akdeniz'deki son Ceneviz toprağı olan Sakız'ı zapt etmesine karşı koyan olmadı.

Süleyman'ın 1566'da Macaristan seferinde ölmesinden sonra Balkanlar'da saldırgan eylemler son buldu ve onun ardılı II. Selim, Osmanlılarca desteklenip kışkırtılan Açe sultanları doğuda Portekizliler için ciddi bir tehdit haline gelip, hem 1568, hem 1571-1575'te Malakka'ya saldırdıkları için, belki daha büyük bir projenin parçası olarak denize yöneldi. Malta'da hüsrana uğrayan Türkler kendilerine daha yakın bir hedefi, Anadolu kıyısının karşısında dikilen zengin Venedik adası Kıbrıs'ı seçti; kuşkusuz, [adanın] kendi üslerine yakınlığının Venedik'in denizdeki gücünü dengeleyeceği sonucunu çıkarıyorlardı. Adanın teslimine ilişkin bir ültimatomu geri çeviren Venedik, yardım için İspanya ile Papa'ya başvurdu ve çarçabuk 120 ila 130 yeni kadırga ısmarladı, bunların çoğunluğu tersanede kızağa çekildi. Bu, dikkate değer bir başarıydı. Yine tersanede, yükselen ücretler onları kazanç getirmez kıldığı için kızağa çekilmiş on ticaret kadırgası –*galea grossa*– daha vardı. Sürekli bir insan gücü açığı olan Venedik'in birinci sınıf savaş gereçlerinde ise fazlalığı bulunduğu için bu ticaret kadırgaları ağır top bataryalarına sahip mavnalara dönüştürüldü.

Bunu takip eden sefer Hıristiyanlık için bir fiyasko oldu. Piyale Paşa'nın komutasında 150 ila 160 kadırganın desteklediği Türkler temmuzda Kıbrıs'ı istila edip çarçabuk adaya yayıldı. Mürettebatı arasında hastalık çıkması, Venedik'in Capitano Generale da Mar'ı Girolamo Za-

ne'nin erken bir karşı darbe indirmesini engelledi. Doria ile Marc Antonio Colonna'nın emrindeki İspanyol ve Papalık kuvvetleri de Levant'a ancak ağustos sonunda ulaştı. Müttefiklerin artık 180 ila 190 kadırgaları vardı, ama kısır iç tartışmalar bu kuvveti iktidarsız hale getirmişti. Kıbrıs'ın başkenti Lefkoşa eylülde düştü ve Venedik'in elinde tek yer olarak Magosa [Famagusta] limanı kaldı. Yegâne iç açıcı olay, [kuşatılmış] Magosa'nın ocak ayında Venedik tarafından kurtarılması ve bunun sonucunda Piyale Paşa'nın[14] kaptan paşalıktan uzaklaştırılmasıydı.

Adamakıllı paniğe kapılan İspanya, Venedik ve Papa 1571 Mayıs'ında, 1538'dekinden çok daha sıkı bir ittifak olarak Kutsal İttifak'ı kurdu. Masraflarını İspanya, Venedik ve Papa'nın 3/2/1 oranlarında karşılayacağı 200 kadırga ile 100 yelkenli tekne inşa etmeyi, 50.000 piyade ile 4.500 süvarinin bakımını sağlamayı kararlaştırdılar. Müttefik filosunun tek başkomutanı olacaktı ve en çok parayı İspanya ödediğinden, atama hakkı İspanya Kralı II. Felipe'ye aitti, o da 24 yaşındaki evlilik dışı üvey kardeşi Avusturyalı Don Juan'ı bu göreve getirdi.

1571'de her iki taraf da eşi görülmemiş bir seferberliğe girişti, bu süreç uzun zaman aldı. Don Juan'ın temmuza kadar Güney İspanya'da büyük bir Mağribi ayaklanmasını bastırmakla meşgul olması müttefikler için meseleleri karmaşıklaştırdı. Colonna, kararlaştırılan Messina randevusuna 20 Temmuz'da 12 Papalık kadırgasıyla birlikte ulaştı; kısa bir süre sonra Venedik'in yeni *Capitano Generale da Mar*'ı [Deniz Kuvvetleri Komutanı] Sebastian Venier 58 Venedik kadırgası ve 6 mavnayla onu izledi. Zane ise önceki yılın ezici yenilgisinden sonra hapse atılmıştı. Don Juan 23 Ağustos'ta 24 kadırgayla Messina'ya vardı, bir hafta sonra Girit'ten 60 Venedik kadırgası geldi. Böylece Don Juan'ın elinde 190 kadar kadırga ile 6 mavna toplandı. Askerler ile ikmal maddelerini taşıyan kalyata, fusta ve yelkenli tekneler bu hesaba dahil değildi. Hıristiyanların gücü ilave kadırgalar azar azar geldikçe arttı.

Bu süre içinde yeni Kaptanıderya Müezzinzade Ali Paşa'nın idaresindeki Osmanlı filosu, Mora'nın (Peloponez) etrafından dolanarak kuzeyde Preveze'ye kadar sızmıştı. Barbaros'un mirasçısı, çağının en usta kadırga komutanlarından biri olan Uluç Ali Paşa'nın emrindeki 40 Kuzey Afrika kadırgası ile kalyatası, Müslüman filosunu yaklaşık 230 kadırga ve 70 kalyatadan meydana gelen nihai bir güce ulaştırıyordu.

Bu arada Don Juan göz korkutucu sorunlarla karşılaştı. Değişik askeri birlikleri arasında, hepsinin ayrı ayrı becerilerindeki dengesizliklerin alevlendirdiği kökleşmiş düşmanlıklar vardı. Vendiklilerle Cenevizliler arasındaki güvensizlik, özellikle Venediklilerin Doria'ya yönelik kuşkusu derinlere gidiyor ve insan gücü sıkıntısı çekmeleri de meseleyi çetrefilleştiriyordu. Don Juan'ın komutan yardımcısı anlaşmazlıkları yumuşatmada etkili oldu, ama sorunlar basit bir güvensizliğin ötesine taşıyordu. Venedikliler Messina'ya her kadırgada yalnızca 30 *scapoli* ya da muharip le gelmişti, bu sayı Batılı komutanların göğüs göğüse çarpışma için gerekli gördüğü asgari 100 kişinin çok altındaydı. Bundan dolayı Don Juan, Venediklilerin İtalyan, İspanyol ve Alman piyadelerini gemilere bindirerek insan açığını kapatmasını teklif etti. Venier Almanları derhal reddetti, ama Colonna'nın baskısıyla İtalyanlarla İspanyolları kabul etti. İspanyol piyadeleriyle Venedikli muharipler çabuk tutuşan bir karışım meydana getirdiği için kavgalar isyanlara dönüştü. Venier bir İspanyol kaptanını astırttı ve ittifak ortalığa sükûnet hâkim oluncaya kadar risk altında kalmaya devam etti.

14 Piyale Paşa, Kıbrıs seferinde kapudan paşa değil, donanma serdarıydı. Bu sebeple azli söz konusu değildir. Kapudan Paşa, Müezzinzade Ali Paşa idi. –ç.n.



1571 İNEBAHTI
Donanmada
Kullanılan
Gemiler

**HIRİSTİYAN VE MÜSLÜMAN DONANMALARININ 7 EKİM 1571'DEKİ MUHAREBE DÜZENİ**

| Hıristiyanlar | | | Müslümanlar | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Filo** | **Komutan** | **Kuvvet** | **Filo** | **Komutan** | **Kuvvet** |
| Sol | Barbarigo | 53 kadırga<br>2 mavna | Sağ | Şolok Mehmed | 60 kadırga<br>2 kalyata |
| Merkez | Don Juan | 62 kadırga<br>2 mavna | Merkez | Ali Paşa | 1. hat: 62 kadırga<br>2. hat: 25 kadırga<br>8 kalyata |
| | | | İhtiyat | | 8 kadırga<br>22 kalyata<br>64 fusta |
| Sağ | Doria | 53 kadırga<br>2 mavna | Sol | Kılıç Ali Paşa | 61 kadırga<br>32 kalyata |
| İhtiyat | Bazán | 38 kadırga | | | |

Don Juan'ın ilk ve en başarılı kararlarından biri, Kutsal İttifak kadırgalarını, hiçbir askeri birliği el değmemiş bırakmadan kendi komutanlarına varıncaya kadar birbirine karıştırmaktı. Benzeri yaşanmamış bu düzenlemenin kabul edilmiş olması, durumun aciliyetine tanıklık eder. Ardından Don Juan filoyu bir merkez, iki kanat ve bir ihtiyat kuvvetine ayırdı, merkeze de şahsen komuta etti. Doria sağ kanada, Venedik'in komutan yardımcısı Agostin Barbarigo sol kanada, Don Álvaro de Bazán da ihtiyatlara komuta ediyordu.

Hıristiyanlar 16 Eylül 1571'de Messina'yı terk etti. 26 Eylül'de, Magosa'nın düştüğünü duydukları Korfu'ya ulaştılar. Bu arada Ali Paşa güneye inmiş, İnebahtı'ya sığınmıştı. Hıristiyanlar dört gün sonra, sağ kanat ve ihtiyatlardan seçilmiş bir öncü kuvvetle, bunun gerisinde sağ kanat, merkez ve sol kanattan oluşan bir düzen içinde onu takip etti; 5-6 Ekim'de Kefalonya ile İthakia'da ikmal yapmak ve su almak için mola verdiler. Her iki başkomutan da iyi istihbarat toplamıştı, ama her biri hasmının gücünü küçümsüyordu. Her ikisi de savaşa tutuşmaya kararlıydı; nitekim Ali Paşa padişahından savaşa tutuşması için açık emir almıştı.

İşte böylece, 7 Ekim'de günün ağarmasından kısa süre sonra Patras Körfezi'ne giren Hıristiyan öncü kuvveti doğusunda Müslüman filosunu gördü. 157. sayfadaki çizelgede karşıt kuvvetlerin gücüne ilişkin bilgiler sonraki katılımları yansıtmıyor, dolayısıyla özellikle 17 kadırganın eklendiği Hıristiyan gücü düşük görünüyor. Sayıları yerli yerine oturtan Akdeniz uzmanı büyük Fransız tarihçisi Fernand Braudel, İnebahtı döneminde Akdeniz'de toplam 500 ila 600 kadırganın faaliyet gösterdiğini söyleyerek inandırıcı bir tahminde bulunuyor. Eğer bu doğruysa, o zaman mevcut tüm Akdeniz savaş kadırgalarının yaklaşık yüzde 70 ila 90 arasındaki bölümü İnebahtı'da karşı karşıya geldi, bu da başoyuncuların tehlikenin gerçekten çok büyük olduğuna inandıklarının açık kanıtıdır. Venedik'in yukarı Adriyatik'te yalnızca 14 kadırga ve 2 mavna bırakması da bu noktayı pekiştirir.

İki tarafın muharebe düzeni görünürde birbirini andırıyordu, ama dayanak noktaları çok farklıydı. Hıristiyan sol kanadı ağırlıklı olarak Venediklilerden meydana geliyordu; bu, Don Juan'ın, Müslümanların onun kıyı tarafındaki kanadını çevirerek manevra yeteneği kısıtlı kadır-

galarıiçin öldürücü olacak büyük bir çarpışmaya zemin hazırlayacaklarından kaygı duyduğunu gösterir. Venedik kadırgalarının kürekle seyir hızı Don Juan'ın en büyük karşı kozuydu. İşte bu sebeple onları Venedikli bir komutanın emrinde sol kanada koydu, komutan da kanadın kıyıya en yakın yerinde mevzilendi. Bu kesinlikle alışılmamış bir konumdu. Dahası, Don Juan fenerli 25 kadırgasından yalnızca üçünü, hızın güçten daha önemli olacağı sola yerleştirdi.

Ali Paşa'ya gelince, Hıristiyan kadırgalarının, özellikle daha yüksek küpeştelere ve ateş gücüne sahip İspanya ve ona bağımlı olan İtalyan gemilerinin, kafa kafaya bir çatışmada kendisini adamakıllı bastıracağını biliyordu. Bundan dolayı, sağ tarafını daha iyi iskandil ettiği için ve solda da Uluç Ali Paşa'nın taktik büyücülüğüne güvendiğinden Hıristiyanların kanatlarını çevirmeyi planladı. Şahsen merkeze komuta ederken, Hıristiyanların kafa kafaya ça-

Dönemin bir sanatçısının İnebahtı tasviri (Siena Devlet Arşivi). Sanatçı muharebenin kargaşasını gösteren, övgüye değer bir iş becermiş.



**İnebahtı Muharebesi**
İzleyen sayfalardaki haritalar, karşı karşıya gelen komutanların başa çıkması gereken karmaşaya dair ancak bir ipucu verebilir. Onların bakış seviyesi suyun yalnızca 3,5-4,5 m üstündeydi ve direk tepesindeki çanaklıkta yer alan gözcüler daha uzağı görebiliyorlardı ama bir kez muharebeye katıldıktan sonra barut dumanından göz gözü görmezdi. Emir ve bilgi götürmek, takviyeleri taşımak, ayrıca kadırgaları arkadan gelecek hücumlara karşı korumak için kullanılan fustalarla pergendeler görünüme açıklık kazandırmak için resimlenmemiştir. Özellikle Hıristiyan tarafında bu teknelerde çok sayıda vardı.

1 Hıristiyanlar ile Osmanlılar harekete geçmek için geleneksel kadırga savaş düzeninde mevzileniyor. Rüzgârın yönü Hıristiyan donanmasını azıcık kayırıyor, sol kanat ile merkezi destekleyen mavnaların kendi kadırga filolarının önünde yer almalarına olanak tanıyor.

2 Osmanlı sağ kanadı, düşmanın kıyıya yakın kanadının arkasına dolanarak Hıristiyan sol kanadını çevirmeye çalışırken, büyük Venedik mavnaları sağ taraf hariç ana Hıristiyan mevzilerinden ileriye doğru yöneldi.

3 Kılıç Ali Paşa, Gian Andrea Doria ile bir manevra yarışmasına girmeye başladı.



İnebahtı Muharebesi
7 Ekim 1571

1. Evre

4 Osmanlı sağ kanadı sığlıklara doğru geri itildi ve şiddetli bir mücadeleden sonra yok edildi.

5 Osmanlı donanmasının merkezi bir süre daha dayandı. Ön hatları Venedik mavnaları tarafından parçalandı ve sonunda üstün Hıristiyan ateş gücüne yenik düştü.



İnebahtı Muharebesi
7 Ekim 1571

2. Evre

BARBARIGO
ŞOLOK MEHMED
DON JUAN
ALİ PAŞA
DE BAZÁN
KILIÇ ALİ PAŞA
DORIA
6
rüzgâr

6 Bu arada sol kanatta Kılıç Ali Paşa, Osmanlı donanmasının kalan kısmının çöktüğü haberleri gelinceye kadar Hıristiyanları durdurdu. Ondan sonra başlangıçtaki 95 gemisinden 47'si ve ele geçirilen bir Venedik teknesiyle birlikte geri çekildi.

İnebahtı Muharebesi
7 Ekim 1571

3. Evre

tışmadaki üstünlüklerine ikinci hattan ve ihtiyatlardan takviye alarak karşılık vermeyi, kanatları zaferi sağlayana kadar dayanmayı umut ediyordu. Planı neredeyse tutacaktı.

Don Juan her şeyi filolarının borda hattı düzenini koruma becerisine bağlamıştı, fustalar ile pergendeler de hattın tehdit altındaki kısımlarına adam taşıyarak takviye edeceklerdi. Muharebeyi merkezden yöneterek ve Ali Paşa'nın da aynısını yapacağını doğru tahmin ederek, takviye kuvvetleri sağlamak için Kastilya Başkomutanı Don Luis de Requesens'in kadırgasını arka tarafında, Venier ile Colonna'nın fenerli kadırgalarını ise kanatlarında görevlendirdi. Son olarak, mavnaların kendi filolarının önünde yedekte çekilmesini emretti. Solda ve merkezde olanlar ilk çarpışmadan önce yerlerini aldı; daha uzak bir mesafede olan sağ kanattakiler ise bunu yapamadı. Donanmalar birbirine yaklaştığında Don Juan Hıristiyan kadırgalarının mahmuzlarının kesilmesini emretti. Böylelikle merkezi eksen üstündeki baş topları azami etki için mümkün en kısa menzilden ateşlenecek şekilde ayarlanabilirdi. Bu emri vererek –en azından merkezde– borda hattı düzeninde kendisinin de istediği kafa kafaya çarpışmayı başlattığını dolaylı olarak doğruluyordu. Ali Paşa'dan farklı olarak Don Juan'ın ihtiyatlarını önceden muharebeye sokması gerekmiyordu. Bağımsız görevlendireceği bu kuvvetler, Müslümanların acilen ihtiyaç duyduğu göğüs göğüse çarpışmaya karşı nihai teminatı olacaktı.

Kıyı tarafındaki filolar öğleüstü çatışmaya girdi, Müslüman kadırgaları mavnaların yanından geçmek için saflarını bozdu, geçerken de onların ağır toplarının bombardımanına uğradı. Şolok Mehmed, Barbarigo'nun solu ile kıyı arasından geçip göğüs göğüse bir çarpışmaya zemin hazırlamak için sığ sulara yönelmeyi denedi; dört ya da beş kadırgayla bunu başardı. Muharebe-

Paolo Veronese'nin (1528-1588) döneme ait İnebahtı tablosundan bir ayrıntı, çarpışmanın burun buruna geçtiğini ve kadırgalarda vücutların adeta birbirine yapıştığını doğru olarak yansıtıyor.



Museo Correr'deki (Venedik) bir İnebahtı gravüründe muharebenin son aşamalarını görürüz. Gemiler özellikle iyi çizilmiştir; adi kadırgalarla mavnalar arasındaki büyüklük farkına dikkat ediniz. Bu tasvirin önemli miktarda duman içermesi onu olağandışı kılıyor.

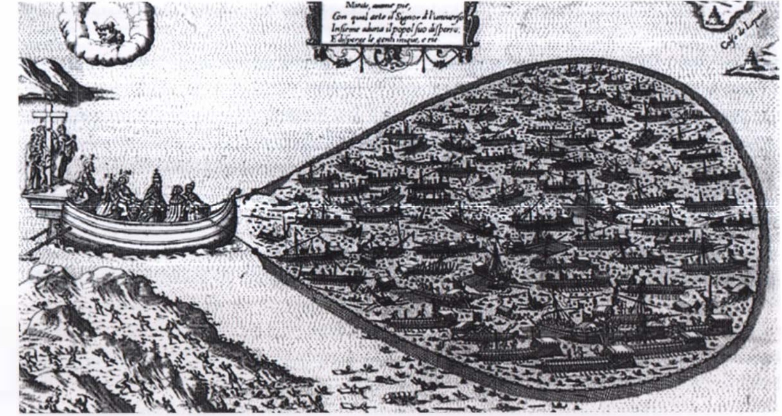
nin sonucu henüz sallantıdaydı. Sekiz Venedik kadırgası batırılmış ve Barbarigo gözüne yediği bir okla yere serilmişti, ama daha önce Türklerin karşısına çıkmak için sağ tarafını ileri alıp bir hat üzerinde toplamış, böylece filosunu "bir kapı gibi" bir eksen etrafında döndürmüştü. Barbarigo'nun mavnaları öldürücü darbeyi indirmek için çarpışmaya tekrar girmeye çalıştı. Hıristiyanların zayiatı ağırdı, ama Müslümanların sağ kanadı kıyıya doğru sürülüp yok edilmişti.

İki tarafın merkezinde bulunan gemiler 12.30 civarında karşılaştı. Müslümanlar mavnaların yanından geçerken top ateşinden paylarına düşeni aldı, ama yeniden düzen kurup çatışmaya katıldılar. Eldeki verilere göre ilk çarpışma dehşet vericiydi. Ateş gücü, hız ve kaba kuvvetle rekabet ediyor, Müslüman kadırgaları Hıristiyan saflarına bir gemi boyu kadar yaklaşıyordu. Savaş, [Müezzinzade] Ali Paşa'nın gemisi *Sultana*'nın Don Juan'ın gemisi *Riyale* ile Venier'in fenerli kadırgası arasına zorla girdiği ve küçük bir Müslüman teknesinin Hıristiyan hattında boşluklar açmaya çalıştığı merkezde özellikle şiddetliydi. *Riyale*'den *Sultana*'ya borda eden gruplar savunucuları iki kez ana direğe kadar geri sürdü. Her seferinde ihtiyat kuvvetinden gelen takviyelerle geri püskürtüldüler. Üçüncü girişimde, Venier'in kadırgasından ateş desteği alan ve takviye kuvvetlerle güçlendirilen Don Juan'ın adamları başarılı oldu. Ali Paşa bir misket mermisiyle vuruldu ve öldüğü haberi yayıldığında Müslümanların birliği sarsılmaya başladı.



Bu arada Uluç Ali Paşa, Doria'nın sağını çevirecek gibi manevra yapınca, o da buna uygun karşılık vererek açığa dümen kırdı. Doria'nın Venedik kadırgalarından on beşi, sonuçsuz manevralardan hüsrana uğrayarak, belki kaptanlarının Doria'nın niyetlerinden kuşku duyması sonucu savaş düzenini bozarak merkeze yöneldi. Oraya daha yakın olan Uluç Ali boşluğu kapattı. Don Juan'ın sağ kanadına saldırarak, rotası üzerindeki disiplinsiz on beş kadırganın çoğunu bir hamlede silip süpürdü, Doria'nın sol yanındaki mavnalarla ve onları eyleme sokmak için yedeklemiş olan kadırgalarla muharebeye tutuştu, Malta ile Savoy'un sancak gemisi *Capitanas*'ı da ele geçirdi. Neredeyse başa baş bir durum söz konusuydu. Eğer Bazán Hıristiyan ihtiyatlarının büyük kısmını çarpışmaya sokmadan tutmuş olsaydı, Uluç Ali yenilginin küllerinden bir zafer çıkarabilirdi. Bu durumda Bazán saldırıyı kafadan karşıladı, Doria ile ikinci mavnası ise gecikerek çıkagelip en arkadaki Müslüman kadırga ve kalyatalarıyla gaddarca bir çarpışmaya tutuştular. Merkezdeki yenilgiyi açığa vuran işaretleri gören ve Ali Paşa'nın öldüğünü kuşkusuz duyan Uluç Ali havlu attı, kazanımlarından vazgeçti ve kaçabilen yegâne büyükçe Müslüman kuvveti olan 30 kadırgayla kendine yol açtı.

Müslümanların kayıpları inanılmaz boyuttaydı: Tüm savaş gereçleriyle birlikte 200 kadırga, 30.000 ölü ve yaralı, esaretten kurtarılan 15.000 kadırga forsası, ayrıca 3.000 esir. Buna karşılık Hıristiyanlar 10 kadırga kaybetmiş, 7.500 ölü ve 20.000 yaralı vermişti. En önemlisi, Os-



İnebahtı'daki Hıristiyan zaferinin kutlandığı alegorik bir gravür. İspanyol ve Venedikli yardımcılarıyla birlikte Papa, ağa düşürülmüş ve yok olmaya mahkûm Müslüman donanmasını çekiyor.

manlılar bahriye okçularının yanı sıra en az 4.000 uzman, teknik uzman ve usta bahriyeli kaybetmişti. Cerbe'de 600 *oficial* ve 2.400 bahriye arkebüzcüsü zayiat verilmesi İspanya'nın kadırga kuvvetlerini beş yıl boyunca felç etmişti, ama buradaki olay hem oransal, hem mutlak bakımdan çok daha kötüydü.

Sadrazam Sokollu Mehmed Paşa'nın yenilgiye şu sözlerle tepki gösterdiği söylenir: "Hıristiyanlar sakalımı [donanmayı kastediyor] yaktı, oysa ben bir kollarını [Kıbrıs'ı kastediyor] kestim. Sakalım yeniden çıkar. Kol bir daha yerine gelmez." Sokollu Mehmed Paşa ya bahri-

yeye ilişkin meselelerde (akla yakın görünmese de) yeterli bilgi sahibi değildi ya da gerçeği görmezlikten geliyordu; çünkü İspanyollar Cerbe'den sonra kesilen sakalın yavaş çıktığını öğrenmişti. Venedik Onlar Meclisi, söz konusu sakalın hiç çıkmamasını sağlama bağlamak için önlemler aldı: Uzmanların kimliğini saptamak üzere 1572 Haziran'ında esirlerini sorgulayıp belirlenenleri öldürttü. Madrid'deki Venedik elçisi, bunu bildirmek ve onun da aynısını yapmasını dilemek üzere II. Felipe'den gizli olarak huzura kabul edilmesini istedi. Felipe bu talebi, Don Juan'a zaten uygun emirleri vermiş olduğu şeklinde cevapladı.

Artık Kaptan Paşa olan Kılıç (Uluç) Ali 1572'de 200'ü aşkın tekneden oluşan bir kadırga filosunun başında denize açıldı; kadırgalar aceleyle yaş keresteden inşa edildiği ve mürettebatı tecrübesiz olduğu halde bu kayda değer bir başarıydı. Fransa'da bir din savaşının patlak vermesinden çekinen Felipe, Don Juan'ı İspanyol karasularında oyalıyordu. Don Juan eylülde Adriyatik'e ulaştığında, Venedik'in yeni Capitano Generale da Mar'ı Giacomo Foscarini'nin (Venier, Don Juan'la sürtüşmeyi ortadan kaldırmak için açığa alınmıştı) yüreklendirdiği ve komutan yardımcısı sıfatıyla davranan Coronna çoktan yelken açmış bulunuyordu. 7 Ağustos'ta Kılıç Ali'yi Cerigo [Kithira Adası] açıklarında yakalayan Colonna ve Foscarini muharebe hattı oluşturup mavnaları ile silahlı ikmal gemilerini önlerinde yedeğe aldı. Kılıç Ali de onlara karşı koymak için muharebe hattına girdi. Müttefikler mavnalar olmaksızın savaşa tutuşmak niyetinde değildi, Kılıç Ali ise çarpışmayı tümüyle reddediyordu.

İki donanma 10 Ağustos'ta tekrar savaş pozisyonuna girdi. Kılıç Ali yine genel bir çatışmadan kaçınmayı becerdi. Don Juan'ın 55 kadırgayla çıkagelmesinden sonra Hıristiyanlar tekrar bir deneme yaptı; sahil bataryalarınca korunan kadırgalarını kıçları kıyıya gelecek şekilde çekmiş olan Kılıç Ali'yi Modon'a sığınmış halde buldular. Hıristiyanların şansı çok daha yüksekti, mürettebatı acemi ve hastalıktan yıpranmış olan 70 veya 80'i aslında kalyata tipindeki 200 kadar Müslüman kadırgasının karşısında 194 kadırga ve 8 mavna bulunuyordu. Müslüman saflarında panik belirtileri vardı ve cesurca bir saldırı başarılı olabilirdi, ama müttefikler arası sürtüşme yeniden baş göstermişti ve Don Juan risk almakta isteksizdi. Böylece fırsat kaçırıldı. Müttefiklerine güvenmeyen ve ekonomik durumu kötüleyen Venedik ertesi nisanda Türklerle anlaşmaya vardı.

Don Juan 1573'te 107 kadırga ve 30 yelkenli geminin taşıdığı 27.000 kişilik bir kuvvetin başını çekerek direnişsiz biçimde Tunus kentini aldı. Gel gelelim bu başarı kısa ömürlüydü. Kılıç Ali ertesi yıl nefes kesici bir ataklıkla 230 kadırga ve 40.000 kişilik orduyu taşıyan bir donanmaya önderlik etti. Kenti geri almakla kalmadı, öteden beri İspanya'nın elinde olan liman hisarı La Goletta'yı da ele geçirdi. Kılıç Ali'nin İstanbul'a muzafferane dönüşü Türklere herhalde bir mucize gibi gelmiştir. Bu başarı bir daha hiç tekrarlanmadı.

Felipe, Türkler denetim altına alınınca, Felemenk'te durumun kötüleşmesi karşısında önceliklerini yeniden sıraladı, kadırga kuvvetlerini azaltarak 1576'da Don Juan'ı kuzeye, Felemenklilere karşı komutayı üstlenmeye gönderdi. Ellerinde sefere çıkan faal bir kadırga nüvesi kalan Kuzey Afrikalı gaziler İnebahtı'nın ardından toparlandı ve Hıristiyan kıyılarıyla ticaretini aktif bir şekilde tehdit etmeyi sürdürdü. İstanbul'da üslenen kadırga filosu ise ihya edilemedi. İnebahtı'da kaybedilmiş olan teknik uzmanlarla usta bahriyeliler topluluğuna hiçbir zaman yeniden can verilemedi. Batı'nın kadırgaları, özellikle St. Jean Şövalyeleri'ninkiler olmak üzere Doğu Akdeniz'de rutin baskınlar düzenledi; o güne kadar yanına yaklaşılmayacak denli tehlikeli olan sularda dolanır oldular.



Anlaşılan, İnebahtı'nın getirdiği stratejik kazançlar mütevazıydı, ama seçenekleri dikkate almalıyız. Gördüğümüz gibi zafer kıl payı kazanılmıştı ve tam da doğası gereği kadırga savaşı, kesinlikle herhangi bir Müslüman zaferini Hıristiyanlarınki denli tek taraflı yapardı. Hıristiyanlarda esas zayiat nitelikli insan gücünde olur ve *oficiales*'e ilaveten Venedik'in özgür kürekçi ekibini de içerirdi. (İnebahtı'da yalnızca on altı Venedik kadırgasının kürekleri forsalar tarafından çekilmişti.) Akdeniz'de kadırga savaşında uzman Hıristiyan uygulayıcılardan yoksun kalındığında ise, Ali Paşa, Barbaros'un Preveze'den sonra keyfini çıkardığı operasyonel serbestlikten çok daha fazlasına sahip olmuş olurdu. Zaferlerinden sonra Hıristiyan önderlerin kendilerini esir alınan Türk uzmanlarını kılıçtan geçirmeye mecbur hissetmeleri, bu adamların temsil ettiği tehdide dair ciltler dolusu şey söyler.

Müslümanlar kazanmış olsaydı Girit ve Malta'nın uzun süre Hıristiyanların elinde kalması pek mümkün değildi ve Venedik de ciddi bir riskle karşılaşırdı. Kuzey Afrika ile İstanbul arasındaki bağlantılar güçlenir, Balear Adaları istilaya açık hale gelir, Osmanlıların İspanyol Mağribilerine yardım umutları gerçek olurdu. Ölçülemez olsa da belki en önemlisi, Müslümanların kendilerine güveni hızla artar, Hıristiyanlarınki ise yerle bir olurdu.

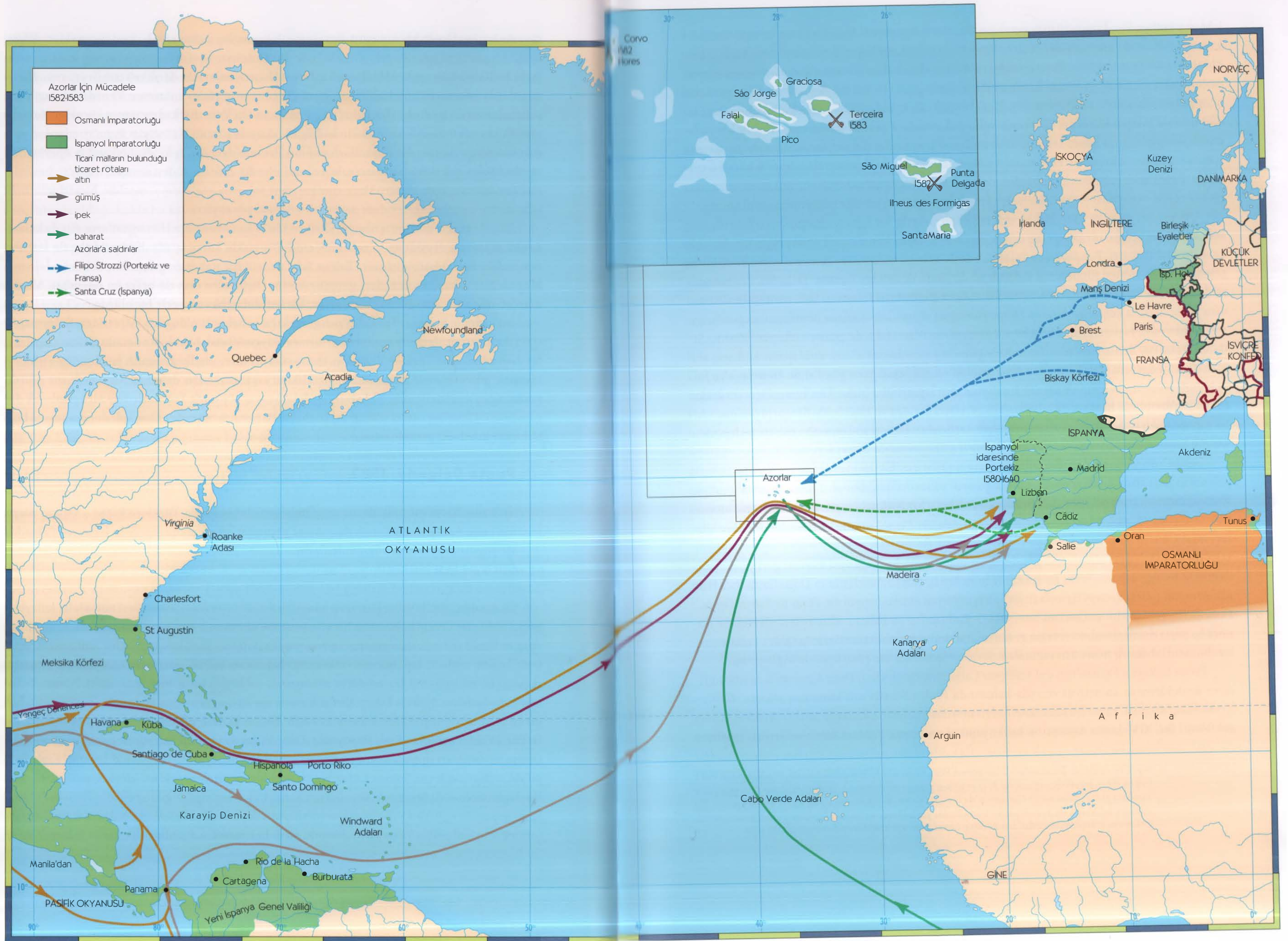
Bu nedenle bulgular İnebahtı'nın gerçekten belirleyici olduğuna işaret eder. Süleyman'ın 1529'da Viyana önlerinde geri püskürtülmesi yaygın olarak büyük bir dönüm noktası sayılır ve bu doğrudur, ama Türkler Viyana'yı almış olsaydı bile, –belki Osmanlı başkentini Viyana'ya taşımak gibi– önemli kurumsal değişiklikler yaşanmaksızın daha da ilerlemek zor olurdu; çünkü 1529'a gelindiğinde Habsburg orduları savaş alanında Türklerle boy ölçüşebilecek durumdaydı. [Eğer kazanmış olsalardı] İnebahtı'dan sonra muzaffer Osmanlı donanmasına böyle hiçbir kısıtlama getirilemezdi.

## Punta Delgada, 1582

Şu son yılların en ünlü deniz muharebeleri, İnebahtı'da Türklere karşı... İspanyollarca Terceira Adaları'nda Fransızlara karşı yürütülenler ve arada, 1588'de İspanyol Armadası ile İngilizler arasında vuku bulanlardı.
SIR WILLIAM MONSON, y. 1620

Osmanlılar ile Habsburglar arasında Akdeniz'de üstünlük için verilen mücadele, kolaylıkla başka türlü olabileceği halde artık bir yenişememe durumuna dönüşerek sönükleşti. Kılıç Ali'nin 1574'te Tunus ve La Goletta'yı zaptı, operasyonel bakımdan parlak olduğu halde mütevazı bir stratejik kazanç sağladı. İspanya'nın hükmettiği kaynaklar büyük taarruzlar için yetersiz olmasına rağmen bu ülke önemli bir tehdidin yokluğunda saldırgan bir tutum benimsedi. Álvaro de Bazán'ın kadırgaları 1576'de Kuzey Afrika kıyısını bir kayıp vermeden ve savaşın Türkler için hâlâ bir bedeli olacağını göstererek kasıp kavurdu. Ne var ki Akdeniz'de tehdit azaldıkça İspanya'nın Hollanda'daki zorlukları hızla büyüyordu. Osmanlılar da 1577'de Safevilerle on üç yıl sürecek bir savaşa başladıkları doğu sınırını endişeyle gözetliyordu. Aynı yıl III. Murad İspanya Kralı Felipe'yle, 1587'deki kesin barışa kadar belirli aralıklarla yenilenecek bir ateşkes yapıyordu. Ama Haçlı güdüleri ve Akdeniz sevdası olan tek Katolik ulus İspanya değildi, nitekim Portekiz'in genç kralı Sebastião 1578'de Osmanlı maşası olan şerifi devirmek ve kendisine bağımlı birini başa geçirmek için ordusuyla Fas'a girdi. Barutlu silah bakımından Portekizliler kadar tedarikli ve si-

**Azorlar İçin Mücadele, 1582-1583**
Sağdaki küçük harita, geri dönen İspanyol hazine donanmaları ve Portekiz baharat karakaları için Azorların bir mola yeri ve ikmal üssü olarak taşıdığı stratejik önemi gösteriyor. Düşman elindeki Azorlar yalnızca İspanyollarla Portekizlileri hayati bir sığınma yerinden mahrum etmekle kalmaz, aynı zamanda korsanlar için mükemmel üsler sağlardı. Denize açılan İspanyol ve Portekiz teknelerinin rotaları, hâkim rüzgârlarla akıntılardan yararlanmak için daha güneydeydi.



lahların kullanımında aynı ölçüde usta olan Faslılar 4 Ağustos'ta Kasrü'l-Kebir'de ezici bir zafer kazandı. Sebastião muharebede öldü ve Portekiz soylularının kaymak tabakası dahil tüm ordusu öldürüldü ya da esir düştü. Portekiz tahtı otomatik olarak Avis soyunun son yasal temsilcisine, yaşlanmakta olan sağlığı bozuk Kardinal Henrique'e geçti. Bu gelişmeler, bir Portekiz prensesi olan annesi vasıtasıyla taht üzerinde sağlam bir hak talebi bulunan İspanya Kralı Felipe tarafından hevesle takip ediliyordu. Henrique 1580 Şubat'ında, Portekiz hazinesinin büyük bir bölümünü *fidalgos*'u, yani Kasrü'l-Kebir'de esir alınan aristokrasi mensuplarını fidyeyle kurtarmak için harcadıktan sonra öldü. Felipe araya giren yılları lehine kullanmış, Henrique'le kendi ardıllık şartlarını uzak görüşlülükle müzakere ederek Portekiz İmparatorluğu ile hükümet kurumlarını koruyan ve soylular ile varlıklı tacirlerin rızasını garanti eden bir düzenlemeye ulaşmıştı.

Öte yandan sıradan Portekizliler arasında hatırı sayılır bir İspanya karşıtı duyarlılık vardı ve Sebastião'nun zengin bir keşiş olan evlilik dışı kuzeni Dom Antonio, bir hayli yaygın bir destekle kendini kral ilan etti. Felipe, buna Portekiz'i istila ederek ve davasını savunmak için Portekiz'in sömürgelerine elçiler göndererek karşılık verdi. İstila iki koldan yürüdü: Doğudan Estremadura'dan geçerek Lizbon'a doğru ilerleyen bir ordu ve güney kıyısı boyunca bahriye desteğiyle kendine yol açan daha küçük bir kuvvet. Felipe yine emri altındakileri seçme becerisini sergiledi; ana askeri kuvvetini yaşlanan, ama hâlâ büyük saygı gören Alba Dükü'ne, güney ordusunu Medina Sidonia Dükü'ne, deniz kuvvetleri komutanlığını da yaşını başını almış, ama işinin enikonu ehli olan Bazán'a devretti. Bu, Felipe'nin başkomutan olarak yaşadığı en güzel andı. Henrique'in fidye giderleri savunma için pek kaynak bırakmamıştı; İspanyollar hızla, Alba'nın güçleri ise dikkat çekici bir disiplinle hareket etti. İspanyol kuvvetleri birleşti ve kısa, zorlu bir çarpışmanın –Alba'nın sonuncu ve belki en iyi muharebesiydi– ardından Lizbon 18 Temmuz 1580'de teslim oldu. Kuzeye kaçan Dom Antonio ise 23 Ekim'de bir İngiliz gemisiyle ülkeyi terk etti.

Felipe'nin yardımcıları Portekiz'in idari teşkilatına dokunmamıştı ve iç direniş de hızla yok oldu. Batı Hint Adaları ile Brezilya İspanyol yönetimini kabul etti, hatta ticareti içindeki Fransız entrikalarını dikkate alan Brezilya bunu belli bir coşkuyla yaptı. Portekiz İmparatorluğu içinde, São Miguel Adası hariç yalnızca Azor Adaları Dom Antonio'yu destekledi. Azor Adaları'ndaki bu destek çabucak Londra'da ve daha da önemsenerek Paris'te ilgi uyandırdı. 1581'de Azorlar'ı geri almak için gönderilmiş olan küçük bir İspanyol kuvveti geri püskürtüldüğünde bu ilgi daha da arttı. Bu ciddi bir meseleydi, çünkü Azorlar hem Doğu, hem Batı Hint adalarından gelen konvoyların faaliyetleri için hayati önem taşıyordu. *Flota de Tierra Firme*,[15] *Flota de Nueva España* ve *Carriera das Indias*, yani hazine ve baharat konvoyları ülkelerine dönerken suyla erzak almak ve refakat gemileri için buluşma noktası olarak Azorlar'ı kullanıyordu. Burası Habsburg ticaretini yağmalamak üzere kusursuz bir çıkış üssü de sağlıyordu.

Fırsat kollayan Fransa'nın dul kraliçesi Catherine de Medici, Dom Antonio'nun hak iddiasını desteklemeye kararlıydı ve 1582 baharında Philip Strozzi'nin komutası altında, 6.000-7.000 asker taşıyan, yarısı büyük teknelerden meydana gelen 60 kadar gemiyle bir seferi kuvvet gönderdi. Bu, XIV. Louis dönemine kadar yapılan en büyük Fransız deniz seferiydi. İngiltere

15 İsp. Tierra Firme Donanması: Esas görevi Peru madenlerinden gelen hazineyi Panama'dan yüklemek olan, genellikle ağustosta denize açılan gemilere verilen ad. Bunlar yükleme için çeşitli limanlara gider, daha sonra Cartagena'da birleşir ve ertesi yılın ocak ayına kadar orada kalırdı. Bu donanma Havana'da Yeni İspanya Donanması'yla buluşur ve iki filo İspanya'ya birlikte dönerdi. O dönemde Güney Amerika'nın Karayip kıyısı Tierra Firme diye adlandırılıyordu –ç.n.



Kraliçesi Elizabeth'in üstükapalı onayıyla denize açılan donanmaya birkaç İngiliz gemisi de katıldı. Tehlikenin farkında olan Felipe, Bazán'ın komutasında bir donanma yolladı. 4.500 asker taşıyan 2 büyük Portekiz savaş gemisi, silahlı 19 ticaret gemisi ve 10 nakliye teknesinden ibaret donanma 24 Temmuz 1582'de Strozzi'nin kuvvetiyle karşılaştı. İki donanma, sonuca ulaşmayan bir çarpışmanın ardından iki gün sonra São Miguel'in 18 mil kadar güneyinde, adanın başkenti Punta Delgada'nın adının verildiği acımasız bir muharebede karşı karşıya geldi. Fransızlar ilkin rüzgâr avantajına sahipti ve üstün kuvvetlerle İspanyolların en gerideki safına saldırdılar, ama öncü kuvvetini iki katına çıkaran Bazán göğüs göğse bir çarpışmaya yol açtı. Fransızlar rüzgâra karşı seyretme gücü ve başlangıçta düzen bakımından avantajlı olduğu halde, İspanyollar sadece sert dövüşmeleriyle üstünlük sağladı. Muharebenin odak noktası olan *San Mateo* kadırgası, Strozzi'nin *Capitana*'sı (sancak gemisi) dahil en az yedi Fransız gemisinin hücumuna uğradı; bu eylem sonunda Bazán'ın *Capitana*'sını da çarpışmanın içine çekti. Her iki tarafın esas savaş gemileri bol bol topla donatılmışken, bu, hafif silahların, kesici silahların ve cesaretin tayin ettiği bir karşılıklı bordalama muharebesiydi. Fransızlar, Strozzi'nin bordalanıp tutsak alınan sancak gemisi dahil on gemi kaybetti. Strozzi'nin kendisi bir İspanyol arkebüzünün bilyesiyle yaralandı ve Bazán'ın *Capitana*'sında savaş esiri olarak öldü.

Punta Delgada, herhangi bir kıtasal kara kütlesinden uzakta savaşılan ilk büyük deniz çatışmasıydı, 1942'deki Midway Muharebesi'ne kadar da sonuncu olacaktı. Modern tarihçiler Punta Delgada'yı büyük ölçüde görmezden geldiği halde, İngiliz deniz kurdu Sir William Manson onun öneminden söz ederken bir hayli haklıydı. Fransız maceraperestleri ile Dom Antionio'nun partizanları São Miguel hariç Azorlar'ı hâlâ ellerinde tutsa da, Punta Delgada belirleyici oldu. Bazán ertesi yıl büyük bir armadayla geri döndü: 15.372 asker taşıyan 30'u büyük, gerisi küçük 79 yelkenli gemiyle birlikte 5 kalyon, 2 mavna ve 12 kadırga. Donanmasını 19 Temmuz 1582'de São Miguel'de birleştiren –kadırgalar denize ayrı açılarak diğerlerinden on bir gün önce oraya varıyordu– Bazán, kuvvetini Azorlar'ın Fransızların elinde olan en büyük adası Terceira'ya yöneltti. Dikkatli bir keşiften sonra savunmanın en zayıf olduğu üç uygun kumsalı seçti ve kadırgaların, sahile küçük teknelerde taşınan piyadelere ateş desteği verdiği örnek bir amfibi çıkarması düzenledi. Bazán'ın eylemle ilgili raporunun çarpıcı bir modern tınısı var:

> ... yoğun bir top ateşiyle karşılaştık... kadırga [sancak gemisi] düşman topçusunu hırpalamaya ve dağıtmaya başladı, keza kadırgaların kalanı da [aynısını yaptı]... ve çıkarma botları karaya oturdu ve askerler, büyük zorluklar ve düşmanın şiddetli top, arkebüz ve misket tüfeği ateşi altında kalelerin yan taraflarına ve siperler boyunca yerleştiler. Ayrıca [siperleri] düzenleyen askerler birkaç yerde ağır arkebüz ve misket tüfeği ateşiyle karşılaştılar, ama sonunda kalelerle siperleri ele geçirdiler.

Çok sayıda İspanyol piyadesinin kıyıya çıkmasıyla Terceira'da direniş çöktü, diğer adalar da aynı şeyi yaptı. Dom Antonio zar zor postunu kurtardı. Azorlar İspanya'nın oldu ve Batı Hint Adaları konvoyları seferlerini engelsiz sürdürdü. Zafer sarhoşu Bazán, emperyal efendisine İngiltere'nin denizden istila edilebileceği aklını verdi. Böylece aşka gelen Felipe, Felemenk'teki komutanı olan Parma Dükü Alexander Farnese'ye bu tür bir projenin uygun olup olmadığını sordu. Parma projeye soğuk bakıyor, Manş Denizi'ni aşarak yapılacak sürpriz bir saldırıyı Bazán'ın İberya'dan istila teklifine tercih ediyordu. Bununla birlikte, Parma teklifi tümüyle reddetmedi.



# BEŞİNCİ BÖLÜM

# KALYON

İSPANYOL ARMADASI KARŞISINDA İNGİLİZ ZAFERİ, Nicholas Hilliard'ın (1547-1618) Londra'daki Apothecaries Guild [Eczacılar Loncası] koleksiyonundaki bir tablosundan ayrıntı.

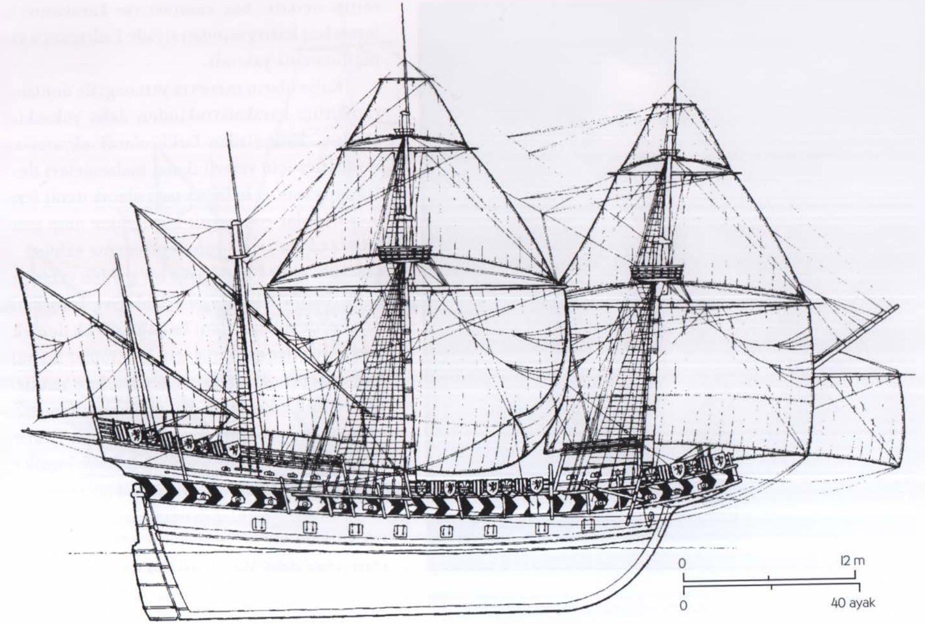
# Kalyon

Kalyonun kökenleri belirsizdir; bu konuda kesin olarak söyleyebileceklerimiz, Avrupa'da ortaya çıktığından ve kürekli savaş gemileri kapsamında olmasından ibarettir. Portekizliler kalyonları, Hint Okyanusu'nda devriye gezmek için kürekle donatarak 1510'larda kullandı. İspanyol kalyonları 16. yüzyıl başına ilişkin Fransız kaynaklarında Akdeniz'e korku salan baskın tekneleri olarak anılır. Söz konusu ettiklerimiz her iki durumda da açıkça savaş gemileridir ve herhalde tam gelişmiş kalyonun atalarıdır, ama bunlar hakkında ayrıntılı hiçbir bilgimiz yok. Kalyonun İngiltere'deki doğrudan habercisi, 1520'lerden 1550'lere kadar inşa edilen, alçak, adeta düz güverteli "mavnalar"dı. Akdeniz mavnalarıyla yakınlığı olmayan bu tekneler 1540'ların ortasında küreksiz hale geldi, bununla birlikte İspanya krallığı 1567-1568'de bile Atlantik ticaret rotalarını savunmak için kürekle donatılmış 12 küçük kalyon inşa etti.

1525 tarihli bir Portekiz donanma envanterinde Hint Okyanusu'nda 21 kalyon listelenir; içlerinden biri 1526-1530 arasında Venedik Tersanesi'nde inşa edilmişti. Bunlar küreksiz savaş gemileriydiler—Venedik kalyonu 1538'de Preveze'de savaştı— ama kalyonların denizcilik sanatında giderek yaygınlık kazandığı 1540 dolayına kadar onlar hakkındaki bilgilerimiz üstünkörüdür. Bu noktadan itibaren, sanatçıların tasvirlerinden, alet edevat ve silah envanterlerinden, denizcilik mimarisiyle ilgili eserlerden ve deniz arkeolojisinden damla damla gelen bilgilere dayanarak kalyona belli ölçüde güvenle yaklaşabiliriz. Bu bakımdan özel önemi olan bir gemi *Vasa* adlı İsveç teknesidir; kalyon ile muharebe hattı gemisi arasında bir ara halka olan bu tekne 1628'de ilk seferi sırasında batmış ve 1960'larda bozulmamış bir şekilde çıkarılmıştır.

Aşağı yukarı 1570'lere gelindiğinde, genel olarak "kalyon" bu kelimeyle ilişkilendirdiğimiz türde bir gemiyi tanımlamak için kullanılıyordu, ama tam anlamı ülkeden ülkeye değişiyordu. Portekiz *galeão*'su amaca uygun inşa edilen bir savaş gemisiydi; halbuki İspanyolca'da *galeón*, savaş gemilerini ve benzer şekilde silahlı ticaret gemisini tanımlıyordu. İngilizler kelimeyi kendi gemilerinden çok yabancı tekneler için kullanıyordu. Hollandalıların *galjoen*'i de yalnızca gagaburnu olan deniz vasıtaları için kullanılmaktaydı.

Kalyonlar cıvadra, pruva direği, grandi ve mizana direğiyle (ya da direkleriyle: Büyük kalyonların *bonaventure* mizana denilen ikinci bir direkleri daha vardı) donatılırdı. Cıvadranın üzerinde bir yan yelken, pruva ve grandilerin üzerinde dört köşeli trinketa[2] ile gabya[3] yelkeni açılıydı, mizanalar ise Latin yelkenliydi. Kalyonlar bu bakımdan naolar ile karakalardan farklı değildi. Fark, karakanınkinden daha ince olan gövdede yatıyordu, boy-en oranı karakanın üçe bir oranına karşı dörde birdi. Ağır savaş gereçleri taşımak için sağlam inşa edilen kalyon alçak bir baş kasarasına ve —ayırt edici özellik olarak— cıvadranın altında ileriye doğru uzanan bir gagaburuna sahipti. Gövdenin yan tarafları belirgin şekilde içe voltalıydı,[4] yani içe doğru daralıyordu ve kıç güvertesi ile pupa baş kasarasının üstünde yükseliyor, yandan bakıldığında kalyona o karakteristik hilal şeklini veriyordu. Kalyonun en ağır savaş gereçlerini ileri doğru ateş edecek şekilde taşımak üzere tasarlandığını hesaba katarsak bu özelliklerin arkasındaki mantık belli olur. Topla silahlandırılmış kadırga gibi kalyonun sualtındaki hatları da, teknenin savaş gereçlerinin ağırlığını çekmesi için baş tarafında ilave bir kaldırma kuvveti sağlıyor, ideal durumda geminin burnunun iki yanındaki baş kasaralarının altına iki ağır top ve bizzat baş kasarasına da iki daha hafif top yerleştiriliyordu. Kadırga gibi kalyonun sualtındaki hatları da kıç tarafında inceydi; bu şekilde suyun direncini zayıflatıyor ve performansı geliştiriyordu. *Vasa*'nın ve o dönemden günümüze kadar gelen modellerin gövde hatları, keza Kraliçe Elizabeth'in gemi yapım ustabaşısı olan Matthew Baker'ın *Fragments of Ancient English Shipwrightry*'de korunan planları ile resimleri de bu tezi destekler. Bu perspektiften bakıldığında, gagaburnun, savaş kadırgasının mahmuzuna ben-




**İspanyol Kadırgası**
Dönemin Museo Naval'daki (Madrid) bir modeline dayanılarak çizilen y. 1540'lara ait bir İspanyol kalyonu. Tekne tam gelişmiş armayla donatılmış olup, pruva direği ile ana direkte babafingolar ve bir bonaventure mizana bulunmaktadır. Ana direk, pruva direği ve mizana Latin yelkeni üstüne bağlı boneler dikkati çekiyor. Karakteristik olarak geminin bir tek kesintisiz top güvertesi var. Üst güvertedeki toplar ve çanaklıklar nispeten hafif olurdu.

1 Üst güvertenin ucunda küçük bir platformu olan ve gagayı andıran baş bodoslaması (ya da baş bodoslaması bunu andırır şekilde yapılmış yelkenli) —ç.n.

2 Yelkenli gemilerde pruva direğinin en altta bulunan ana sereni ve bu serene bağlanan yelken, ön yelken, pruva yelkeni de denir —ç.n.

3 Ana direklerin üzerine sürülen çubuklara ve ana direklerin üstlerinde bulunan serenlere verilen ad —ç.n.

4 Geminin gövdesinin su kesiminin üstünde kalan bölümünün giderek daralması anlamında denizcilik terimi —ç.n.



Kalyonun en güçlü yandaşlarından biri olan Sir Francis Drake'in döneme ait bir portresi. Dinamik bir önder ve ehil bir denizci olan Drake, sonraki tarihçilerin onu Horatio Nelson'ın erken vücut bulmuş hali olarak görme konusundaki ısrarlı çabalarına rağmen kalben bir korsandı.

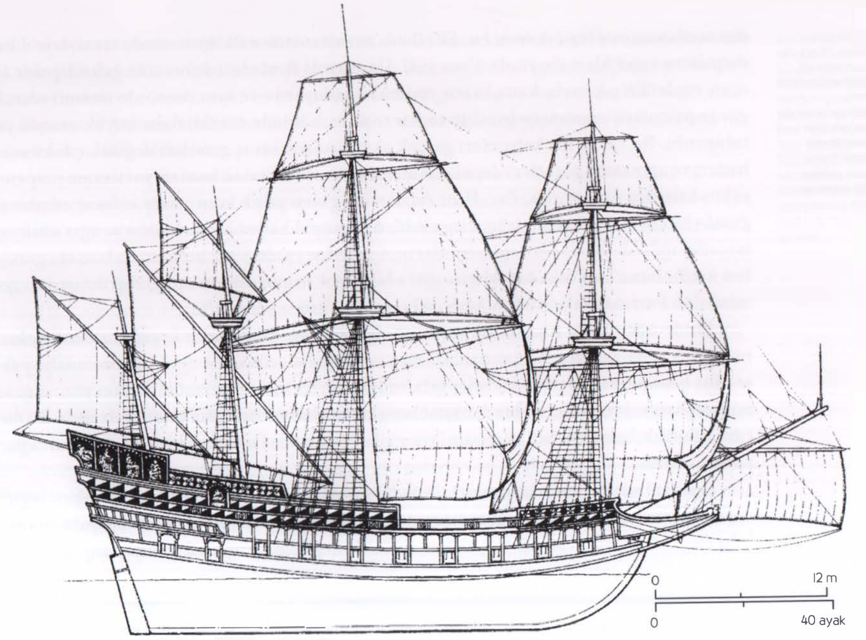
zediği açıktır, baş kasarası ise karakanın kulemsi baş kasırgasından ziyade kadırganın savaş platformuna yakındı.

Kalyonların manevra yeteneği ile denize dayanıklılığı karakalarınkinden daha yüksekti ve gövdesi, karaveladan farklı olarak okyanusaşırı seyahatler için yeterli ikmal malzemeleri ile erzak taşıyacak ve hâlâ yük payı olacak denli ferahtı. Kalyonlar çok çeşitli büyüklükte olup genellikle 450 ila 1.500 ton deplasmana sahipti. Bir şeyi elde etmek için başka bir şeyden vazgeçmek gerekiyordu –daha ağır silahlar ve ince hatlar, daha az depolama alanı ve daha az yük demekti– ama kalyonlar savunma için ağır toplar taşıyabilen, düzenli okyanusaşırı seyrüsefere muktedir ilk yelkenli teknelerdi. Bu, olanakların muazzam artması anlamına geliyordu. Francis Drake'in 1577-1578'de, İspanyollardan –elbette büyük can kaybıyla– aldığı ganimetle birlikte ülkesine en kolay dönüş yolu olarak neredeyse düşünmeksizin küresel bir tur atmasının nispi kolaylığıyla, 1519-1522'deki Macellan-Del Cano seferinin üç yıllık cefası –5 gemiden 4'ü ve 18'i dışında 234 adamın tümü kaybedilmişti– arasındaki katıksız karşıtlık bütün bunlara değiyordu.

Kalyona taktik bakımdan değer verilmesinin nedeni, seyir halindeki tam donanımlı geminin denize dayanıklılığı ve manevra yapabilirliğini, savaş kadırgasının bir top platformu olarak etkililiğini birleştirmesiydi. Bu durum en iyi şekilde İngiliz kalyonlarında belgelenmiştir, ama başka belgeler de vardır. Yukarıda değinilen 1525 tarihli Portekiz envanterindeki en ağır gemi topları dört *leaõ* (aslan) idi, yani 22,5 kiloluk dövme demirden gülle atan tunç toplardı; bunlar savaş gereçleri bulunması öngörülen 10 kalyondan 4'ünde "ileriye doğru" [ateş edecek şekilde] ya da "pruvaya" yerleştiriliyordu. Bunlardan sonraki en ağır toplar olan, 8 kiloluk taş gülle atan *camelos* borda silahlarının büyük kısmını meydana getiriyor ve *leões*'in yokluğunda baş topları olarak yerleştiriliyordu. Son derece ağır bu toplar 17. yüzyılın içlerine kadar kalyonlarda baş topları olarak kullanılmaya devam etti. Denizcilerin ileriye doğru ateş eden ağır bir bataryayı kalyonun nakavt darbesi olarak gördüğüne dair bol miktarda bulgu var. Borda topları yararlı sayılıyordu ve meseleleri karıştıran bir nokta, "borda" terimi tıpkı kelimeyi bugün kullandığımız şekilde onların toplu atışını[5] tasvir etmek için kullanılsa da, bu topların rolünün savunmaya dönük

5 Türkçe'de de "borda atışı"nın sözlük anlamı, savaş gemisinin bir tarafında bulunan bütün topların hedefi yok etmek amacıyla bir anda ateş etmesidir –ç.n






**İngiliz Kalyonu**
Matthew Baker'ın *Fragments of Shipwrightry* adlı kitabındaki döneme ait planlara dayanan, Armada zamanının bir İngiliz hız kalyonu. İki sayfa önce tasvir edilen İspanyol kalyonuyla hemen hemen aynı büyüklüğe ve deplasmana sahip olan bu tekne çok daha ağır silahlıdır. Gemideki en büyük savaş gereçleri ön tarafa ve top güvertesinin en arkasındaki lombarlara yerleştirilirdi. Denge nedenlerinden dolayı top güvertesinin, ağır topların gövdenin arka alt kısmına yerleştirilmesi için "kademeli" olduğuna dikkatinizi çekerim.

olmasıydı. Elizabeth çağının deniz kurtları, kalyonlarının başarıları konusunda, İspanyol Armadası'nı yendikleri için değil, İspanya karasularında kadırgalara karşı kazandıkları başarıları için övünç payı çıkarıyordu kendilerine. Bu bakımdan 1587 ve özellikle 1596 Cádiz baskınları birer ölçüt oluşturur.

Kalyonlar belirgin bir tip olarak kalmaya devam ettiği sürece, yukarıda sözü edilen tasarım farkları esas olarak değişmeden kaldı, ama tasarım durağan değildi. En önemlisi, daha fazla ve daha iyi savaş gereçleri kullanılabilir hale geldikçe silahlar da giderek ağırlaştı ve gövde tasarımı da buna göre tadil edildi. Bu, kalyonun korsanlık yapmak –ve sonunda ortaya çıktığı üzere ülkenin karasularını savunmak– için ideal sayıldığı İngiltere'de özellikle geçerliydi. Kraliçe Elizabeth'in uyruklarını –kuşkusuz diplomatik mahcubiyetten kaçınmak için, özel savaş eylemleri olarak– düşmanlarına karşı denizden baskın yapmaları için cesaretlendirme politikasını buna ekleyelim ve aynı zamanda küçük ama etkili bir devlet bahriyesinin gelişmesi için para sağlandığını düşünelim. Sonuç, hız amacıyla inşa edilmiş kalyondu. Bahriye hazinedarı John Hawkins'in etkisi altında geliştirilen bu kalyonların gövdesi alışılmadık derecede perdahlıydı; zarif gövdeleri, rüzgâra karşı seyretme gücünü artırmak için alçaltılmış kasaraları ve benzeri görülmemiş ağır silahları vardı. Geoffrey Parker'ın gösterdiği gibi, bu kalyonların ilki, 1573'te denize indirilen *Dreadnought*, deplasman hacminin neredeyse yüzde 4,5'ini bulan savaş gereçleri taşıyordu; o zamana ka-

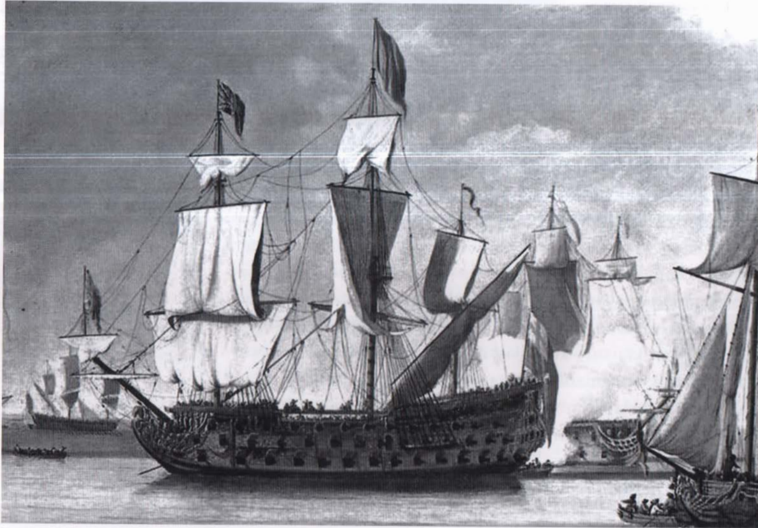
Yaşlı Willem van de Velde'nin resmettiği *Royal Prince*, bir adı da *Prince Royal*. 1610'da ısmarlanan *Royal Prince* İngiliz muharebe hattı gemilerinin öncüsüydü. II. Anglo-Felemenk Savaşı sırasında, 11-14 Haziran 1666'daki Dört Gün Savaşı'nda Felemenklilere esir düşmeden önce tekrar tekrar yeniden inşa edilen ve yeniden silahlandırılan geminin uzun ve seçkin bir ömrü oldu.

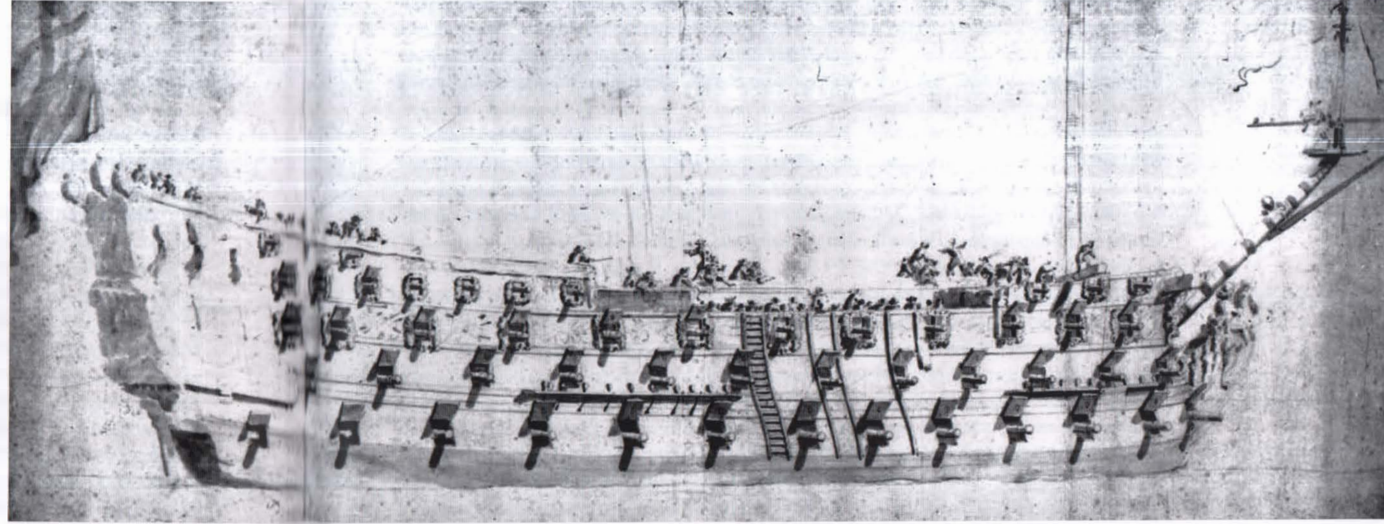
dar rastlanmamış bir rakamdı bu. Elizabeth'in saltanatının ilk döneminde ısmarlanan kadırgaların taşıdıkları ise yüzde 3'ten azdı. [İspanyol] Armadası dönemine gelindiğinde bu oran yüzde 8'e çıkmıştı, hatta bazen yüzde 11'i buluyordu ve aynı derecede önemli olarak, gövde parçalayıcı potansiyele sahip toplar toplamın içinde sürekli daha büyük oranda yer tutuyordu. Ne var ki hız kalyonları gerçek okyanusaşırı savaş gemileri değildi, çünkü zarif hatları ve ağır savaş gereçleri depolama alanını sınırlandırarak bunları yurtlarına nispeten yakın kalmaya zorluyordu. Batı Hint Adaları'na giden yıllık konvoylara refakat etmesi ve gümüş nakliyesini sağlaması için inşa edilen İspanyol kalyonları çok daha az ağır silah taşıyordu: 1588'de bunların deplasmanlarının yalnızca yüzde 3'lük bir kısmında savaş gereçleri vardı; buna karşılık, denildiğine göre İspanyol Armadası'nın en iyi top donatımlı gemisi olan Portekiz kalyonu *San Juan*'da bu oran yalnızca yüzde 4'tü.

Bir de önemli bir insani fark vardı, çünkü İspanyol ve Portekiz uygulamalarının aksine İngiliz tayfaları, kendi komutanları olan ve sosyal merdivende denizcilerden daha yüksek bir basamağı işgal eden askerler tarafından ayrıma uğratılmıyordu. Bunun yerine gemi mürettebatı yekvücuttu ve –bir denizci olan– kaptanları tartışmasız komutanlarıydı. Bu durum etkililik bakımından muazzam avantajlar sağlıyor, Felemenkliler de bu avantajları paylaşıyordu.

İspanyol ve Portekiz kalyonları ile Sicilya'daki Ragusa [Dubrovnik] kalyonları İngiliz mukabillerinden daha az ateş gücü taşıyor ve bu özellikle gövde parçalayıcı toplarda kendini belli ediyordu; ama en büyük teknik fark toplarda değil, onların nasıl monte edildiği ve kullanıldığında yatıyordu. İngilizler dört tekerli kundak, buna karşılık diğerleri uzun kuyruklu iki tekerli kundaklar ve büyük tekerli el arabaları kullanıyordu. Yapılan atışlara ve tüketilen barutun miktarına ilişkin analizlerin açıkça gösterdiği gibi İngiliz topları, özellikle ağır olanlar [İspanyol] Armada'sındakilerden daha çok ve daha etkili atış yapıyordu. Soru, bunun nasıl ve neden böyle olduğudur.

16. yüzyılın İngiliz kundakları 18. yüzyılınkilerden pek farklı olmadığından, top eğitiminin de benzer olduğunu, yani topun geri tepme hareketinin, yeniden doldurmak üzere topu geminin içine almak amacıyla kullanıldığını kabul eden, anlaşılabilir bir eğilim var. Elizabeth çağının İngiliz gemilerinde, topları yeniden doldurmak için geminin iç tarafına alırken geri tepme hareketinden yararlanıldığına dair birtakım bulgular söz konusu; ama bu kesinlikle evrensel bir uygulama değildi ve en ağır baş toplarıyla sınırlı kalmış olabilir. Üstelik ne sarf edilen cephaneye ilişkin kayıtlar, ne beher topa ayrılan topçu sayısı daha sonra elde edilen yüksek atış oranlarını akla getirir. Daha ziyade, Elizabeth dönemi deniz kurtlarının tekerli kundağa itibar etmesinin muhtemelen başlıca nedeni, kundağın daha büyük sağa sola dönüş açılarına izin veren derli topluluğuydu. Tercih edilen gemiden gemiye [savaş] taktiği, diğer geminin rüzgâr üstü tarafına geçmek; düşman tekneye doğru yol almak ve baş toplarını ateşlemek; diğer tekneyle paralel duruma gelmek ve rüzgâr altı bataryasını ateşlemek; kıç toplarını ateşlenecek konuma getirmek için gemiyi orsa etmek;[6] ardından rüzgâr üstü bataryasını ateşlemek için gemiyi çevirip topları yeniden doldurmak üzere geriye çekilmekti. İngilizler 1630'lara gelindiğinde geri tepmeli batarya ateşini herhalde benimsemişti, ama tercih edilen taktikler de-





1637'de suya indirildiğinde mevcut en güçlü savaş gemisi olan *Sovereign* of the Sea'nin Genç Willem van de Velde'nin (1633-1707) elinden çıkma bir eskizi. Geminin bataryasının kudreti açıkça bellidir. Belli olmayan, zengin oymalı ve altın yaldızlı bezemesidir. Başlangıçta tecrübeli kaptanlarca son derece hantal diye eleştirilen tekne Anglo-Felemenk savaşlarında sivrildi ve düşmanları arasında "Yaldızlı Şeytan" olarak tanındı.

6 Gemiyi rüzgâr alan tarafa döndürmek, orsalamak –ç.n.

ğişmeden kaldı, çünkü bunlar bordalamak ve esir almak için avantajlı şartlar yaratmaya mükemmelen uygundu.

Berberi korsanları, işleri için ideal buldukları kalyonu hevesle benimsedi. Cezayir 1620'lerde, kalyonların altın çağında Avrupa'nın en büyük savaş filosuna sahipti. Felemenkliler daha geç buluştukları kalyonu başka adlarla andı, ama etkili bir şekilde kullandılar: Kalyonun çabukluğu ve savunma amaçlı ateş gücü, Felemenklilerin Afrika, Batı Hint Adaları ve Brezilya'ya yaptığı müdahaleci seferlere çok uygun düşüyordu ve ülkelerinden uzaktaki Avrupa donanmaları arasında hangi çapta olursa olsun ilk muharebeler Felemenk ve Portekiz-İspanyol kalyon filoları arasında vuku buldu. İspanyol amirali Don Antonio de Oquendo, 1631'de Brezilya kıyısından 150-180 mil uzaklıkta gerçekleşen Abrolhos Muharebesi'ndeki Felemenk karşıtlarını *galeones gruesos*, "büyük kalyonlar" diye tasvir ediyordu. Abrolhos'un karadan uzakta yapılan ilk deniz muharebesi –dolayısıyla kalyonun kapasitesinin bir nişanesi– olması ve Oquendo'nun, ağır savaş gereçleri bakımından belirgin dezavantajlara rağmen Felemenk sancak gemisiyle girdiği borda bordaya bir çarpışmada zafer kazanması kaydetmeye değer.

Gemi süvarileri ile kaptanları geleneksel taktiklere ne denli sıkı bağlı kalırsa kalsın, savaş gereçlerinin durmadan artan ağırlıklarında geriye döndürülemez bir mantık vardı ve tasarımların da buna uyum sağlamak için değişmesi gerekiyordu. Kalyonlar giderek daha çok topla donatıldıkça bunlar borda tarafına yerleştirildi, çünkü uygun başka yer yoktu. Bu süreç hemen muharebe hattı gemisini doğurdu, ama söz konusu gemi pruva hattı taktikleri olmaksızın fazla bir anlam taşımıyordu ve bu taktikler sezgilere aykırıydı: Yanlamasına giderek saldırıya geçmezsiniz. İngiltere Kralı I. James (hük. 1603-1625) *Royal Prince*'in inşa edilmesini emrettiğinde krallığa layık bir gösteriş zorunlu hale geldi. 1610'da ısmarlanan *Royal Prince* çarpıcı bir başlangıçtı, 1.900 ton deplasman hacmine sahipti ve tam boy iki top güvertesine –kalyonlarda yalnızca bir tane vardı– ve kısmi bir üçüncüsüne monte edilmiş 55 top taşıyordu. İlginçtir ki, Nicholas Rodger'ın gösterdiği gibi *Royal Prince* biraz daha küçük olan Danimarka gemisi *Tre Kroner*'den kopya edilmişti. Uygulama çizimlerinde İngiliz yöntemlerini kullanan bir İskoç gemi yapımcısının tasarladığı teknenin yapım şartları, Kuzey Avrupa karasularında gemi inşa yöntemlerinin teati edildiğini akla getiriyor. Bu izlenim, Fransa Kralı XIII. Louis'nin başbakanı Kardinal Richelieu'nün Felemenk tersanelerinden savaş gemileri satın almasıyla da doğrulanır. Bunlardan 1626'da teslim edilen *St. Louis* 1.400 tonluk deplasmana sahipti ve iki top güvertesinde 60 top taşıyordu. *Vasa*'nın hatları, hipotezlerimizi bina edebileceğimiz sağlam bir dayanak noktası sunar. İngiltere Kralı I. Charles (hük. 1625-1649) kalyondan türetilen, ama daha büyük olan ve daha ağır bataryaya sahip bir dizi "büyük gemi" ısmarlıyordu.

1637'de İngiltere'de *Royal Prince*'i daha da aşırıya kaçan *Sovereign of the Seas* takip ediyor, gemi tam boy üç top güvertesinde 100 topa sahipti ve 2.700 ton deplasman hacmi vardı. Fransa'nın 1638'de denize indirilen gemisi *Couronne* daha da büyük olup yalnızca 88 top taşıdığı halde 2.900 ton deplasmana sahipti. Ondan önceki *Royal Prince* gibi *Sovereign* de, aralarında Sir William Monson'ın da bulunduğu tecrübeli İngiliz kaptanlarınca inanılmayacak ölçüde hantal olmakla eleştirildi. Bu tür teknelerin yalnızca bir tarafıyla savaşabileceğini ve daha küçük, daha çevik savaş gemilerinin hareket üstünlüğü sağlayıp onları saf dışı edeceğini, sırasıyla borda bataryaları, rüzgâr üstü bataryaları, kıç topları ve rüzgâr altı bataryalarını devreye sokabileceğini ileri sürüyorlardı. O zamanın taktik öğretileri göz önünde tutulursa Monson ile meslektaşları bir hayli haklıydılar.



Nitekim *Sovereign* Anglo-Felemenk savaşlarına kadar varlığını sürdürdü ve sonuna kadar gücünün yeterli olduğunu gösterdi, ama hünerini ispatlayabileceği taktikler omurgasının ilk çivisi çakılırken hemen hiç mevcut değildi. Önemini tam olarak sonradan anladığımız gibi, kalyonun 1630'larda muharebe hattı gemisine dönüşmesinin başlangıç aşamalarını ayırt etmek mümkün, ama bu dönüşüm ancak gelecekteki savaşların zoruyla tamamlanacaktı.

## "Yenilmez" Armada, 1588

Düşman gemilerinden birçoğunun gerek tasarım ve silahları, gerekse topçu ve tayfalarıyla savaşta bizden çok üstün olduğunu gördük... dolayısıyla düşman bize istediğini yapabiliyordu. Ama bütün bunlara rağmen dük [Medina Sidonia] filosunu Dunkirk'in yalnızca yedi fersah ötesinde, Calais yolları üstünde demirlemeyi becerdi.. ve eğer Parma oraya ulaştığımız gün kuvvetleriyle çıkagelmiş olsaydı istilayı hayata geçirebilirdik.
DON FRANCISCO DE BOBADILLA,
Armada kıdemli subayı, 20 Ağustos 1588

İspanyol Armada'sının yenilgisi dünya tarihinde önemli bir dönüm noktasını işaretliyordu. Armada'nın, İngiltere'nin yükselişini ve İspanya'nın düşüşünü gösterdiğine ilişkin yaygın görüş elbette abartılıdır, ama eğer II. Felipe'nin büyük projesi başarıya ulaşmış olsaydı çok farklı bir dünyada yaşıyor olacaktık. Armada, kayda değer olan dolaysız sonuçlarının ötesinde, çok önemli bir değişim döneminde deniz savaşına dair hayli şey söyler.

Armada'nın yenilgisine yol açan yakın illiyet zincirinin ilk halkası 1572 Nisan'ında, Kraliçe Elizabeth'in İspanyol baskısına boyun eğerek hükümet icazetli Felemenk korsan gemilerini İngiliz limanlarından kovmasıyla şekillendi. İspanyolların eğilimleri konusunda iyi istihbaratı olan ve gidecek başka yerleri bulunmayan Felemenkli korsanlar ülkelerine dönüp Brill limanını ele geçirdi. Protestan dindaşlarının kucak açmasıyla ve Alba Dükü'nün ordusunun fazlasıyla geniş bir alana yayıldığını görerek mayısta Flushing ve Enkhuizen'i zapt ettiler, böylece dükün 1567-1568'de bastırdığını sandığı isyanı yeniden başlattılar.

Savaş alanında İspanyollara karşı koymaktan aciz olan Felemenkliler kuşatma savaşında inatçı olduklarını kanıtladı ve kendi suyollarının değerini çabucak öğrendiler. Yoldan çok kanalın olduğu bir ülkedeki su taşımacılığının avantajlarının bilincinde olan Alba, çabalarını desteklemek için bir bahriye gücü yarattı, ama onu ayakta tutmayı beceremedi. Söz konusu bahriyenin tek başarısı 1573 baharında Haarlem'e ikmali kesmekti. O noktadan sonra Felemenklilerin ülke içi sularını denetlemesi, [İspanyolların] Flandra Ordusu'nun hüner ve dayanıklılığına karşı çok etkili oldu. İspanya'nın talihi 1585 yazında donanma komutanı ve Parma Dükü Alexander Farnese'yle zirveye çıktı. Zamanının belki en iyi amirali olan Parma, bir dizi kuşatma harekâtıyla ve ağustosta Anvers'i alarak isyanı Hollanda, Zealand ve Utrecht'e hapsetti. İspanyollar kısa süre önce mayıs ayında İspanya limanlarındaki tüm kuzey teknelerine ambargo koymuştu. Sonunda Felemenk gemileri dışında kalanların hepsi serbest bırakıldı, ama bu eylem Elizabeth için savaş nedeni oldu.

Elizabeth o ana kadar İspanya'ya karşı yürütülen özel bir savaşı görmezden gelmiş, ama işi açıkça savaş ilan etmeye kadar vardırmamıştı. Şimdi, Protestanlığın Hollanda'da boğazlanabileceği gibi çok gerçek bir ihtimalle karşı karşıya gelince ve sırada İngiltere olunca saldırgan bir

tepki gösterdi, Felemenklilerle ittifak kurarak Flandra'ya bir seferi kuvvet sevk etti ve bir donanmayı da Francis Drake'in komutasında Kanarya Adaları ile Karayipler'i yakıp yıkması için gönderdi. Bu, Felipe'ye ihtiyacı olan bahaneyi sağladı: Álvaro de Bazán ona İngiltere'yi istila planı sununca olumlu karşılık verdi ve Parma'dan da aynısını yapmasını istedi.

Kuşkusuz ihtiyat gereği taleplerini aşırı yüksek tutan Bazán, Lizbon'dan düzenlenecek büyük çaplı bir seferi savunuyordu. Parma ise (kuvvetlerini bölme konusunda gönülsüz olduğu için uzunca bir süre ağırdan aldıktan sonra) daha az pahalı, ama Manş Denizi'nden yerel gemilerle sürpriz bir geçiş gibi daha pervasız bir plan önerdi. Felipe, hiç kuşkusuz Bazán'ın önerisinin yüksek maliyetinden çekinerek karma bir planda karar kıldı: Bazán bir filoyu Manş Denizi'ne götürecek, Parma'yla buluşacak ve onunla konvoy halinde İngiltere'ye gidecekti. Bu yöndeki emirler 1586 Temmuz'unda Bazán ve Parma'ya ulaştırıldı. Bu, gemilerin tonajı, askeri birliklerin sayısı, silah, cephane ve erzak miktarları, ayrıca kat edilen mesafe bakımından denizde o güne kadarki en iddialı Avrupa girişimi olacaktı; sonunda 90'ı 200 ton ya da üzeri deplasmana sahip 130 ila 140 gemiyi bulan, yaklaşık 7.000 denizci ve 19.000 askerin nakledildiği bir girişimdi bu. Parma, bindirme limanlarından 27.000 askerle birlikte onları İngiltere'ye taşıyacak 270 tekneyi toplayacaktı. Bu işleri yapmak kolay değildi.

Kadırgalar bir tarafa, elde mevcut olan amaca uygun inşa edilmiş savaş gemileri yalnızca 1580'de ele geçirilenlerden artakalan üç Portekiz kalyonu ile dört Napoli mavnasıydı. Bunlara, İspanya'nın külçe altın nakletmek ve hazine konvoylarını korumak üzere tasarlanmış olan 10 adet Batı Hint Adaları karakol kalyonu dahil 17 kalyon ilave edebiliriz. Armada'nın taşıma kapasitesinin büyük bölümü, askeri hizmete zorlanmış ve rastgele silahlandırılmış yük gemileri ile hafif silahlı hulklardan (kendi yürütücü donanımı olmayan silahlandırılmış büyük yük tekneleri için kullanılan tür adı) ibaretti.

Drake'in emrindeki bir filo 1587 Nisan'ında Cádiz'e baskın düzenleyerek 24 gemi ile muazzam miktarda ikmal maddesini yok etti. Drake'in mevcudiyeti Batı Hint Adaları konvoylarını tehlikeye atıyordu. Bazán onları Portekiz'e getirmek için Azorlar'a yelken açtı ve nitekim görevini yerine getirdi, ama bu hem gemilerin, hem mürettebatın yıpranması açısından hayli pahalıya patladı. Bir kasım fırtınası Armada'yı limanda hasara uğrattı: Bazán 1588 Şubat'ında öldü.

Bazán'ın yerine getirilen Medina Sidonia Dükü denizde yeterli çarpışma tecrübesine sahip değildi, ama müthiş bir idareciydi. Görevinin muazzamlığını fark eden dük görevden affedilmesini diledi, ama bu girişimin akıllıca olmadığı konusundaki rica ve itirazlarını kimseye dinletemedi, çünkü Felipe bunu Tanrı'nın onayladığına inanıyordu. Büyük ölçüde dükün ehliyeti sayesinde Armada sonunda 30 Mayıs 1588'de Tagus Irmağı'ndan hareket etti, ama fıçıları kalitesizdi ve erzakı kokuşmuştu; bu kısmen Drake'in önceki yıl Cádiz'deki fıçı tahtalarını tahrip etmesinin bir sonucuydu. Taze ikmal maddeleri için La Coruña [limanına] girerken bir fırtınayla dağılan Armada daha da gecikti, nihayet 21 Temmuz'da yola koyuldu. Ne var ki 27 Temmuz'da başka bir fırtına Armada'nın iki gününe ve dört kadırgasına mal oldu ve donanma 30 Temmuz'da Manş Denizi'ne girdi. Derin bir borda hattı meydana getiren, en gelişmiş savaş gemilerini kanatlarla arkadan gelecek hücumların cesaretini kırmak için geri hattının kavisli uçlarına yerleştiren Armada, durdurulmaz görünüyordu.

İngiltere bu ezici güce göğüs germek için, neredeyse hepsi hız kalyonu olan 23 büyük kraliyet savaş gemisi, 30 kadar özel büyük savaş gemisi ve bir sürü daha küçük tekne toplayabilmişti. Büyük Amiral Effingham'lı Lord Howard, yeni atanmış visamirali Drake tarafından kuvvetinin büyük kısmını Plymouth'un batısına götürmesi, küçük bir filoyu da Parma'yı gözetlesin diye Lord Henry Seymour'un komutası altında İngiltere'nin güneydoğu kıyısında bir dış liman olan Downs'da bırakması için ikna edilmişti. Gözcülük yapan iki direkli küçük bir yelkenli tarafından Armada'nın yaklaştığından haberdar edilen İngilizler, gece palamar çekerek Plymouth'tan ayrılıp rüzgâr üstü tarafına geçti. Medina Sidonia, iki gün önce tüm donanmasını toplamak için beklemek yerine doğrudan Plymouth'a yelken açıp İngilizleri limanda ablukaya alma tekliflerini reddederek zaten ilk, belki de en iyi zafer şansını kaçırmıştı.

İspanyolların bordalama savaşında üstün, keza İngilizlerin de uzaktan top atışlarında avantajlı olduğu aşikârdı. Felipe 1588 Nisan'ında Medina Sidonia'yı, "Düşmanın niyeti toplarının avantajından dolayı uzaktan savaşmak... alçaktan ateş etmek ve hasımlarının gemilerini batırmak olacaktır" diye uyarmıştı, nitekim öngörüldüğü gibi olmasa da böyle oldu. İngilizler muharebe hattı meydana getirerek; İspanyolların yanından geçerken onları bataryalarıyla hırpaladılar, ama gözle görülür bir etki sağlayamadılar. Tek avantaj İspanyollar arasındaki kazalardan (31 Temmuz'da bir barut patlaması ve bir dizi çarpışma) elde edildi. Bunların sonucunda ertesi gün birkaç ton top barutunun yanı sıra iki gemi –bunlardan biri, güçlü bir kalyon olan *Nuestra Señora del Rosario* idi– İngilizlerin eline geçti.

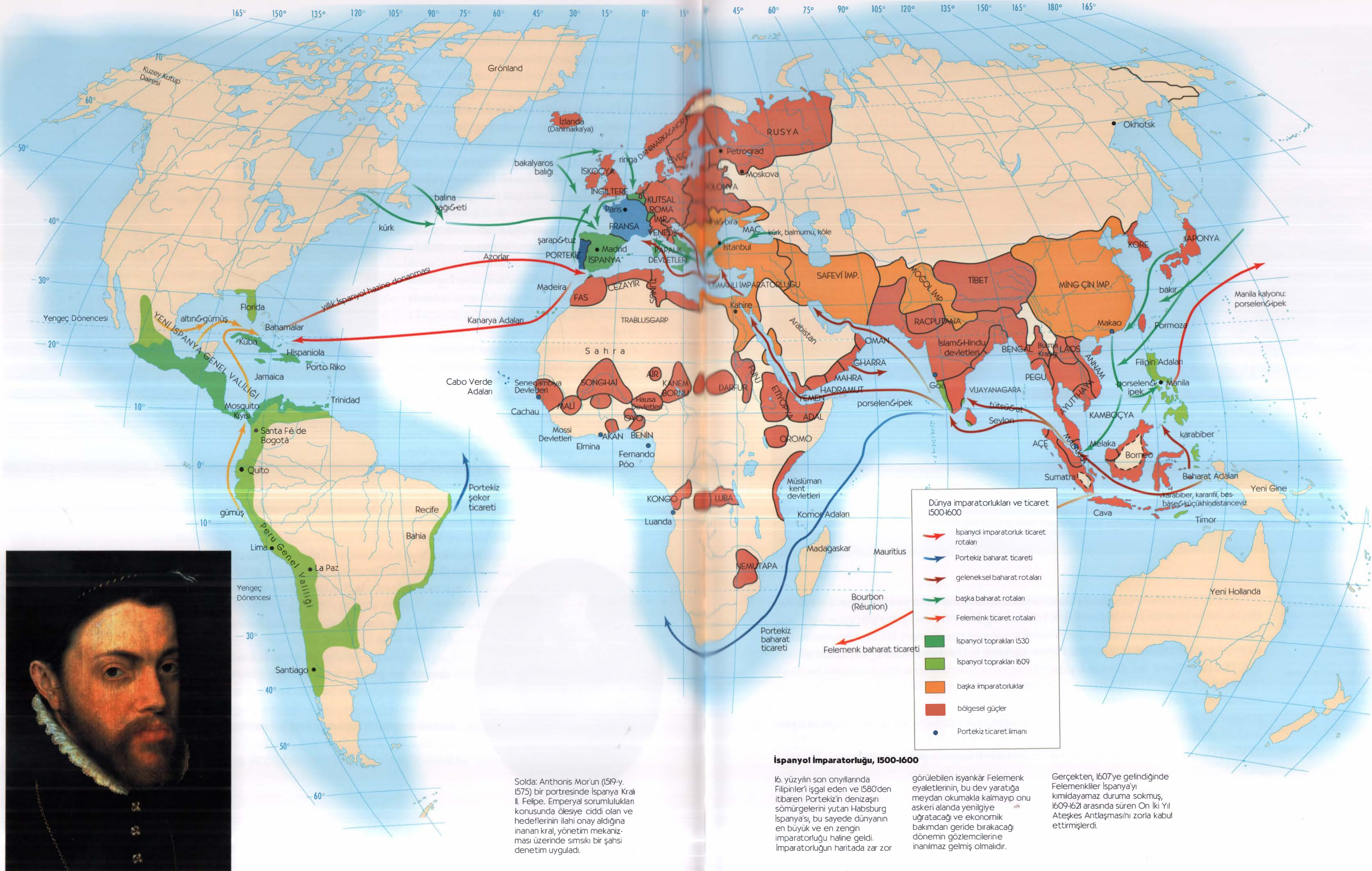
İngilizler 2 Ağustos'ta Armada'nın arasına girmeyi denedi, gel gelelim karşılarına Medina Sidonia'nın silahlı yük gemileri ile hulkları korumakla görevlendirdiği güçlü savaş gemileri çıktı. Bir ara rüzgâr düştü, bu da mavnaların etkili toplarını kısa bir süreliğine ateşlemelerini mümkün kıldı. Ardından Medina Sidonia Armada'yı yeniden düzenledi, hulklarla silahlı yük gemilerini, en iyi




Anonim bir sanatçının Kraliçe I. Elizabeth portresi. Hükümdarın saltanatının başında yapılan resim, onun kurnaz ve keskin zekâlı olduğunu sezdirir. Kraliçenin denizlerde güttüğü sağduyulu politikaları İngiltere'nin gelecekte büyük bir deniz gücü olmasının temellerini attı.



Genç Frans Porbus'un (y. 1570-1622) bir portresinde Parma Dükü Alexander Farnese. Döneminin belki en iyi generali olan Farnese'nin stratejik vizyonu ve dinamik önderliği, Felemenk ayaklanmasını birden çok defa çöküşün eşiğine getirdi.




Solda: Anthonis Mor'un (1519-y. 1575) bir portresinde İspanya Kralı II. Felipe. Emperyal sorumlulukları konusunda ölesiye ciddi olan ve hedeflerinin ilahi onay aldığına inanan kral, yönetim mekanizması üzerinde sımsıkı bir şahsi denetim uyguladı.

**İspanyol İmparatorluğu, 1500-1600**

16. yüzyılın son onyıllarında Filipinler'i işgal eden ve 1580'den itibaren Portekiz'in denizaşırı sömürgelerini yutan Habsburg İspanya'sı, bu sayede dünyanın en büyük ve en zengin imparatorluğu haline geldi. İmparatorluğun haritada zar zor görülebilen isyankâr Felemenk eyaletlerinin, bu dev yaratığa meydan okumakla kalmayıp onu askeri alanda yenilgiye uğratacağı ve ekonomik bakımdan geride bırakacağı dönemin gözlemcilerine inanılmaz gelmiş olmalıdır.

Gerçekten, 1607'ye gelindiğinde Felemenkliler İspanya'yı kımıldayamaz duruma sokmuş, 1609-1621 arasında süren On İki Yıl Ateşkes Antlaşması'nı zorla kabul ettirmişlerdi.

1585 Anvers Kuşatması'nda dramatik bir bölüm, mühendis Federigo Giambelli'nin "cehennem ateşleri"nin, tuğla, taş ve hurda demir katları arasına hapsedilmiş tonlarca barutla dolu iki geminin havaya uçurulmasıydı. Gelgit sırasında kente girişi bloke eden tahkim edilmiş İspanyol köprüsünün üstüne sürülen gemiler köprüde yarık açıp 800 İspanyolu öldürdü, ama sonunda bu olayın yararı dokunmadı.

savaş gemilerinin artçı koruması altında ön safa yerleştirdi. Howard, Drake, John Hawkins ve Martin Frobisher'in önderlik ettiği dört yeni filoya ayrılan İngilizler, 3 Ağustos'ta İspanyolları Solent'ten ablukaya alıp bu suretle Wight Adası'na inilmesini engelledi. Artık İngilizlerin toplarını istendiği vakit kullanabileceği ortaya çıkmıştı, ama topların pek zarar verdiği söylenemezdi.

3 ve 4 Ağustos'ta birkaç sıcak çatışma vuku buldu. Bunlardan kayda değer olan, Drake'in sancak gemisi *Revenge* ile öncekinden adamakıllı daha kısa menzillere girmesiydi; belki de İngilizler ciddi zarar verip veremeyeceklerini deniyordu. Bu deneyler, eğer bunlar deney idiyse —Colin Martin ile Geoffrey Parker'ın Armada'ya ilişkin ufuk açıcı eserlerinde ileri sürdüğü inandırıcı tez buydu— başarılı oldu. Yakın top atışının etkili olduğunu gören İngilizler barut tasarrufunda bulunmak için geri çekildi.




Filolar 5 Ağustos'ta çarpışmayı kesti. Armada suları yarıp duyarsızca ilerliyor, artık barutları azalan ve çılgınca yeniden tedarikte bulunan İngilizler ise onu gölge gibi takip ediyordu. Parma'dan hiç haber almayan ve randevusunu kaçıracağından korkan Medina Sidonia, Armada'yı 6 Ağustos'ta Calais açıklarında, Parma'nın yükleme limanlarından 25 km uzakta demirledi. O akşam Parma'dan ilk haberi aldı.

Parma, Felemenklileri enikonu oyuna getirmiş, Prens Justinus van Nassau'nun komutasındaki abluka filosunun dikkatini çekmekten kaçınarak niyetlerini başarıyla gizlemiş, ama aldatma amacıyla adamlarını onların limanlarından uzak tutmuştu. Bu ayrıntı Felipe'nin planındaki ölümcül bir kusuru açığa vuruyordu: Plan, Felemenk'te derin bir liman olmadığı ya da Manş Denizi denetlenemediği için hassas bir koordinasyonu gerektiriyordu, oysa büyük ve





Francisco de Zurbaran'ın (1598-1664) Prado Müzesi'ndeki (Madrid) tablosunda Cádiz'in İngilizlere karşı başarıyla savunulması. İspanyol komutanı Don Fernando Giron (solda) gut hastalığı yüzünden iskemlede oturmaya mahkûm edilmiş. Harekât denizde yürütülüyor ve İspanyol kadırgaları başa baş bir mücadele veriyor; İspanyollar bu sefer 1587 ya da 1596'dakinden daha başarılıydı.

heterojen kuvvetlerle bunu başarmak o zaman olduğu gibi şimdi de son derece zordur. Nitekim Parma, Armada'nın Calais'de olduğunu öğrenir öğrenmez bindirme işlemine devam edilmesini emretti ve kırk sekiz saat içinde darbe indirmeye hazır hale geldi.

Bu arada Lord Howard, Armada'yı gördüğü mesafede demirlemişti; aralarında Seymour da olmak üzere saat başı takviye alıyordu. Bir savaş meclisi [Armada'nın üzerine] ateş gemileri[7] gönderilmesini kararlaştırdı ve buna uygun hazırlıklar yapıldı. Korunmasız bir liman ağzında karadan esen bir rüzgâra yakalanan Medina Sidonia, kaptanlarına ikinci bir demir atmalarını emretti.

7 Yakılarak düşman içine salıverilen gemiler–ç.n.

**Yenilmez Armada: Donanmaların Güçleri, 30 Mayıs 1588**

İspanyol

20 kalyon, ortalama 600 ton deplasmanlı, bunlardan 3'ü daha önce Portekiz kraliyet savaş gemilerindendi, 10 kalyon da Hint Adaları muhafız tekneleriydi.

47 silahlı yük gemisi, her biri ortalama 680 ton deplasmana sahip

21 hulk, yani askeri birlikler ile ikmal maddelerini taşımak için el konulmuş büyük yük gemileri, çoğu Atlantik'e çıkmaya elverişli olmayan Akdeniz tekneleri

4 mavna, her biri 1.000 ton deplasmanlı

4 kadırga

31 küçük gemi (sevk tekneleri ve keşif gemileri)

İngiliz

23 kraliyet savaş gemisi, her biri 250 ile 1.500 ton deplasman hacmine sahip, gövdeleri hız kalyonu olarak inşa edilmiş.

30 özel savaş gemisi, her biri 300 ile 600 ton deplasmanlı, içlerinde daha ağır silahlı olanları benzer büyüklükteki kraliyet savaş gemilerinin muadiliydi.

30 özel savaş gemisi, 200 ile 250 ton deplasman hacimli

10 küçük kraliyet teknesi, filika ve benzerleri

1 kadırga

162 küçük özel gemi

Armada döneminde, 1588'de İngiltere Büyük Amirali olan Effingham'lı Lord Charles Howard'ı yandan gösteren döneme ait bir tasvir.

(1) 30 Mayıs: Armada 128 gemi ve 29.453 adamla Lizbon'dan ayrıldı ve ters rüzgârlara karşı kuzeye yöneldi.

(2) 14 Haziran: Armada, Finisterre Burnu açıklarına ulaştı ve ikmal maddelerinin gönderilmesini bekledi, ama hiçbir şey gelmedi. Medina Sidonia 40 gemiyle Coruña limanına girmeyi kararlaştırdı; kalan tekneleri ertesi gün girecekti. Gel gelelim, bekleyen gemiler şiddetli bir fırtınayla dağıldı, hatta bazısı Cornish kıyısının açığındaki Scilly Adaları'na kadar sürüklendi. Bunlar 30 Haziran'da bir İspanyol haberci teknesi tarafından bulundu ve Coruña'ya geri götürüldü.

(3) 21 Temmuz: Armada Coruña'dan yelken açtı. Fırtınayla rotadan uzaklaşan gemileri yeniden bulduktan ve takviye aldıktan sonra artık 131 gemi ve 24.607 kişilik bir kuvvete sahipti.

(4) 25 Temmuz: Armada Ushant'ı geçti ve İngiltere'ye yöneldi.

(5) 29 Temmuz: Armada öğleden sonra Cornwall'deki Lizard Point'i geçti.

(6) 30 Temmuz: İngiliz donanmasının 54 gemisi Plymouth'tan dışarı yelken açtı, İspanyol donanmasının rüzgâr üstü tarafında mevzilendi. İspanyollar, 11 İngiliz gemisinin daha inanılmaz gibi görünen bir hızla donanmalarına katılmak üzere rüzgâra göre yön değiştirdiğini görünce şaşkınlığa düştü.

(7) 31 Temmuz: İngilizler Armada'ya hücum etti ve hiç zayiata uğramadan birtakım kayıplar verdirdiler.

(8) 2-4 Ağustos: İngilizler yeniden saldırdı ve İspanyolları sürekli taciz ettiler

(9) 6 Ağustos: İspanyol donanması Calais'nin 4 mil kadar açığında, İngiliz donanmasının demirlediği yerin yakınında demir attı. Günün ilerleyen saatlerinde İngilizlere takviye geldi. İspanyolların karşısında artık 230 kadar gemi vardı.

(10) 6 Ağustos: İspanyol Hollanda'sında Parma Dükü'nün kuvvetleriyle birleşme planı suya düştü. Parma, niyetleri konusunda Felemenklileri adamakıllı aldatmıştı. Onlar o sırada Amsterdam'a yapılan bir saldırıya karşı koymaktaydı. Parma 48 saat içinde onlarla birleşmeye hazır olacak, ama o zaman da çok geç kalınacaktı.

(11) 7 Ağustos: Gece yarısına doğru demir atmış İspanyol donanmasının üstüne ateş gemileri gönderildi. İspanyollar çapa halatlarını kesip düzensiz bir şekilde yelken açtı.

(12) 8 Ağustos: İspanyol donanması gün ağarırken okyanusta 12 millik bir sahaya yayılmıştı. İspanyollar yeniden düzene girmeye çalışırken İngilizler saldırdı; bunu takip eden muharebe gün boyu sürdü ve İngilizlerin üstünlüğü ele geçirmeleriyle sonuçlandı. İspanyollar daha iyi cephaneye sahip olduğu halde, ani bir fırtına çıkıp uzaklaşmalarını mümkün kılana kadar ağır zayiat verdi.

(13) Bir Felemenk limanında kendine çekidüzen vermek niyetinde olan İspanyol donanması elverişsiz rüzgârların azizliğine uğradı. Medina Sidonia Britanya'nın etrafından dolaşarak İspanya'ya geri dönmeyi kararlaştırdı. İspanyol donanması sıkışık bir düzen vücuda getirerek kuzeye ilerledi, İngiliz donanması da onu kovaladı.

(14) Erzakı azalan İngiliz donanması üslendiği limanlarına geri döndü.

(15) Muharebeden zarar görmüş, fırtınalardan darbe yemiş, korkunç yokluklar içindeki Armada uzun yolculuğuna devam etti. Yola çıkan 131 gemiden 63'ü ya muharebede ya da muharebenin bir sonucu olarak kaybedilmiş veya kazaya uğramıştı. Kaybolan diğer 34'ünün kaderi belirtilmemiş ya da bilinmiyor. Kalan 55 gemi eylül ayı içinde İspanyol limanlarına dağınık bir şekilde ulaştı.





**Armada'nın Rotası**
Burada grafiksel olarak gösterildiği üzere, 1588'de İspanyol Armadası'nın talihi başından sonuna kadar ters gitmişti. Ters rüzgârlar, fırtınalar ve bozuk erzak, bunların hepsinin zararı dokunmuştu. Her şeye rağmen Medina Sidonia Dükü, donanmasını disiplin ve düzeni bozulmaksızın Flandra kıyılarına getirmeyi başarmış, ne var ki ateş gemileri ve "Protestan rüzgârı"yla işi bitirilmişti.

İspanyol Armadası
Mayıs- Eylül 1588

Armada'nın rotası

rotadan uzaklaştırılan tek tek gemiler ya da küçük gemi grupları

muharebe mahalli

İspanyol İmparatorluğu

İspanyol yönetimine başkaldıran eyaletler

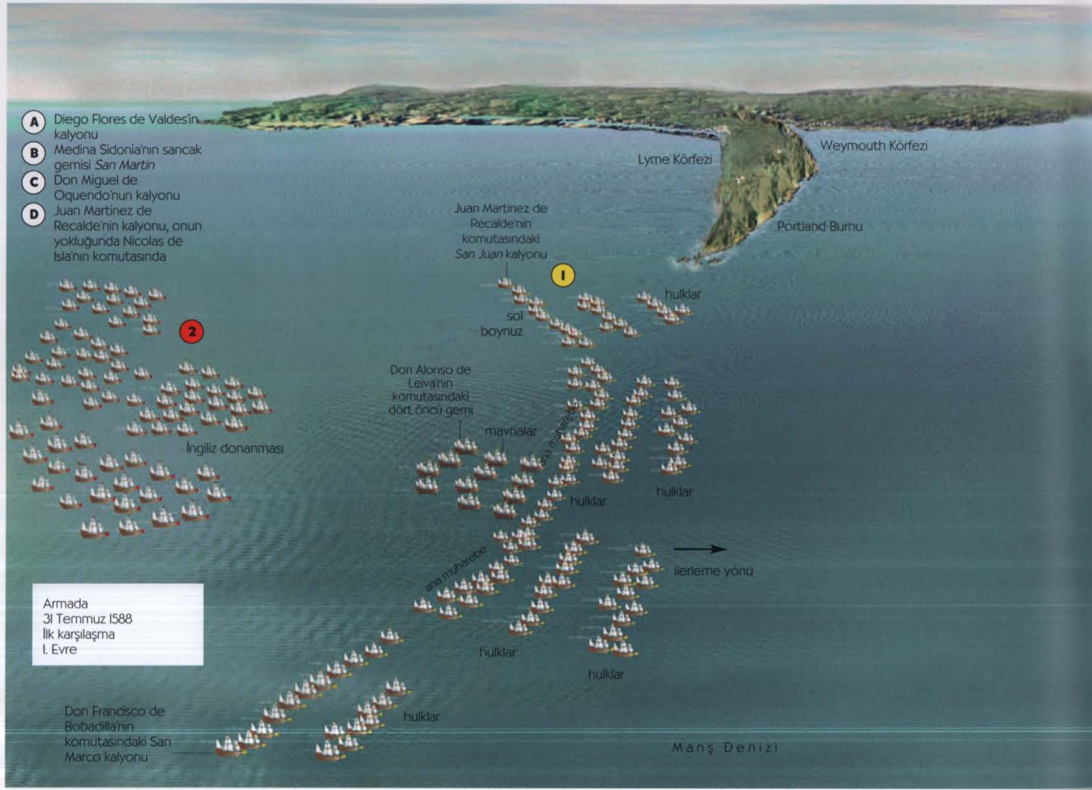


7 Ağustos 1588 gece yarısından kısa süre sonra Calais açıklarında Armada'nın üstüne ateş gemileri gönderilmesi olayının Hendrik Cornelisz Vroom (1566-1640) tarafından tuvale aktarılmış hali. Alevlerden uzak kalmak çabaları içinde telaşla kesilen çapaların yokluğu, sonunda Armada'ya ateş gemilerinden çok daha fazla zarar verdi.

Patlayıcı maddelerle dolu sekiz küçük tekne 7 Ağustos'ta gece yarısına doğru gelgitle birlikte yer değiştirdi. Medina Sidonia önlem olarak küçük deniz vasıtalarıyla bir koruma perdesi meydana getirdi. Bunların mürettebatı ateş gemilerinden ikisini yedekleyerek uzaklaştırmayı becerdi. Kalan ateş gemileri rotada ilerlemeyi sürdürdü, bu gemilerin tayfaları sandallara geçti; eylem mükemmel zamanlanmış ve yerine getirilmişti. Yaklaşan alevleri gören İspanyollar paniğe kapıldı, palamarlarını kesip çapalarını arkada bıraktılar. Hiçbir gemi yanmadı, ama saldırı beklentilerin ötesinde başarılı oldu. Gün ağarırken Armada dağılmış, sancak mavnası da denizin dibini boylamıştı.

Bunu takip eden ve adını yakındaki Gravelines'tan alan muharebe yoğun ve çapraşık geçti. Medina Sidonia'nın sancak gemisi *San Martin* ve en iyi kalyonlarından dördü Armada'nın kalanıyla İngilizlerin arasına girmeye çalıştı, ama İngilizler çeviklik ve ateş güçlerini ilk defa tam avantajla kullanarak yaklaşıp korkunç zararlar verdi. Muharebe rüzgârın etkisiyle kuzeye kaydı. Bir kalyon hemen battı ve Medina Sidonia'nın beş sadık yandaşı çok hırpalandı. Günün sonunda sancak mavnası yok edilmiş bulunuyordu. Armada rüzgârın estiği yöne doğru öylesine itilmişti ki Parma'yla herhangi bir buluşma umudu kalmamıştı. Medina Sidonia uzun yolu kullanarak yurda dönülmesi için emirler verdi. Kalyonların çoğu, tasarım ve yapımlarına gös-






(1) Armada Portland Burnu'nu geçerek Manş Denizi'ne yöneldi.

● Rüzgâr üstü konumuna geçen İngiliz donanması Armada'ya yaklaşmaya başladı.

## Çarpışan Armada

İspanyollar ile İngilizler arasında Portland Burnu açıklarında meydana gelen ilk çarpışmalarda her iki taraf da beklenmedik sorunlarla karşılaştı. İspanyolların muharebe düzeninin sağlamlığı İngilizler için göz korkutucuydu; İspanyollara gelince, İngiliz gemilerinin rüzgâra karşı üstün seyretme gücü ve manevra yeteneği karşısında hayrete düşmüş ve etkilenmişlerdi. Sonuçta, ilk karşılaşmanın en önemli olayları İspanyolların geçirdiği kazalardı: Bir cephanelik patlaması ve tesadüfi bir direk kırılması sonucu iki geminin terk edilmesi. Burada Armada, taktik örgütlenmesine göre, Colin Martin ve Geoffrey Parker'ın The Armada başlıklı eserine dayanılarak tasvir edilmiştir.

● Effingham'li Lord Howard İngiliz donanmasını harekete geçirdi; filosu Armada'nın öncü kuvvetine taarruz etti.

● Drake, Frobisher ve Hawkins kendi filolarını İspanyol artçılarına karşı saldırıya geçirdi.

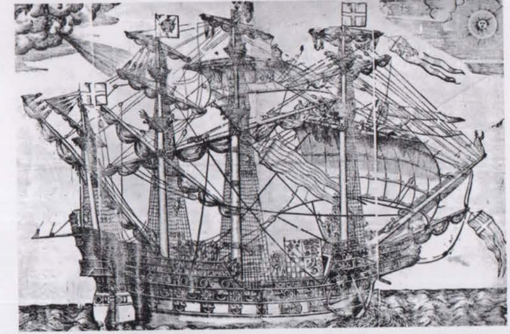
(3) Muharebe akşama doğru bitti; İspanyol komutanı donanmanın yeniden düzene girmesini emretti. Bunu yapmaya kalkışırken Endülüs filosunda bir çarpışma oldu.

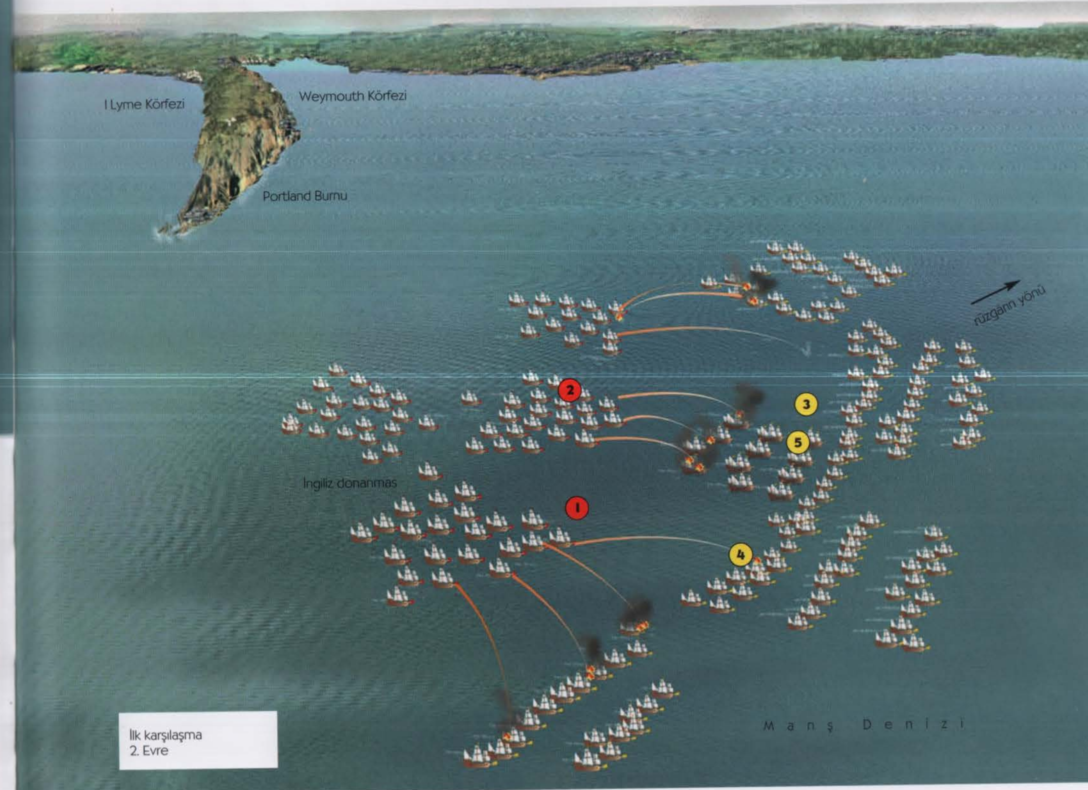
(4) Öğleden sonra geç saatlerde Visamiral ve Armada Hazinedarı'nın sancak gemisi olan San Salvador'da bir cephanelik havaya uçtu. Daha sonra gemi, peşindeki İngilizler tarafından bordalandı ve esir alınarak Weymouth'a götürüldü.

(5) Don Pedro de Valdes'in sancak gemisi *Nuestra Señora del Rosario* bir dizi toslama sonucu zarar gördü ve pruva direği kırıldı; gemi geceleyin arkada kaldı, ertesi sabah Francis Drake'e teslim oldu. Drake'in, İngiliz top ateşinin Rosario'ya mütevazı bir zarar verdiğini keşfetmesi, hemen ardından İngilizlerin 3 ve 4 Ağustos'ta daha yakın menzilden çarpışma kararı almalarında etkili olmuş olabilir.



Dönemin bir baskı resminde Effingham'li Lord Howard'ın Armada seferine katılan sancak gemisi *Ark Royal*.





Sağda: Neredeyse döneme ait anonim bir Felemenk gravüründe [illegible] saldırıya uğrayan Armada. [illegible] alan Felemenk [illegible] doğruluk seviyesi barok [illegible] döneminde erişeceği [illegible] henüz erişememiş, ama [illegible] gemiler ile olaylara dair [illegible] ayrıntılar aktarıyor.



Aşağıda: Armada'ya ateş gemileriyle yapılan saldırının, muhtemelen tasvir edilen olaylardan kısa süre sonra resmedilmiş anonim bir Felemenk tablosu. Ön planda bir İngiliz kalyonu (sağdan ikinci) daha büyük bir İspanyol kalyonuyla çarpışmaya giriyor, ikinci bir İngiliz kalyonuysa (solda) bir İspanyol mavnasına "hücum" ediyor. Geminin sağ yanından ateş açan baş topuna dikkat ediniz.

terilen özenin bir sonucu olarak bunu başardı. İskoç ve İrlanda kıyılarına sürüklenen ve kazaya uğrayan pek çoğu ise başaramadı. Gerek duyulduğunda erişilemeyen topları hâlâ Calais açıklarında denizin dibinde yatıyor.

İngiltere kıl payı kurtulmuştu. Medina Sidonia'nın Parma'ya gönderdiği, niyetlerini ve gelişmeleri bildiren sayısız mesajdan biri zamanında ulaşmış olsaydı –gerçek bir ihtimaldi bu– Armada geldiğinde Parma hazır olabilirdi. İngilizlerin Armada'yı durdurması mümkün olmaz ve Parma'nın yanında da refakatçileri bulunurdu. Kıdemli askerleri kıyıya çıkmış olsaydı, Elizabeth'in milislerinden kıyma yaparlardı.

Bu söylenenler olmadı. İngiltere Protestan, Elizabeth kraliçe kaldı. Felemenk ayaklanması büyüdü. Kraliyet Deniz Kuvvetleri İngiltere savunmasının nüvesiydi ama bahriye savunmaya yönelik stratejik kararlar almaktan aciz olduğunu gösterdi. İngiliz baskınları son derece tahripkâr olabilirdi, –1596'da Cádiz'e yapılan saldırı Drake'in önceki saldırılarını kat kat aşıyordu– ama İspanyol savunma harcamalarını artırmanın ötesinde pek bir işe yaramadı; buna Armada'nın başarısızlığa uğradığı yerde başarılı olamasa da hazine donanmalarını etkili bir şekilde koruyan bir bahriyenin yaratılması da dahildi. Savaş, Elizabeth'in 1603'teki ölümüne kadar sonuçsuz bir yıpranma süreci halinde uzadı ve kraliçenin ardılı I. James ertesi yıl ateşkes ilan etti.

## Hansan Boğazı, 1592

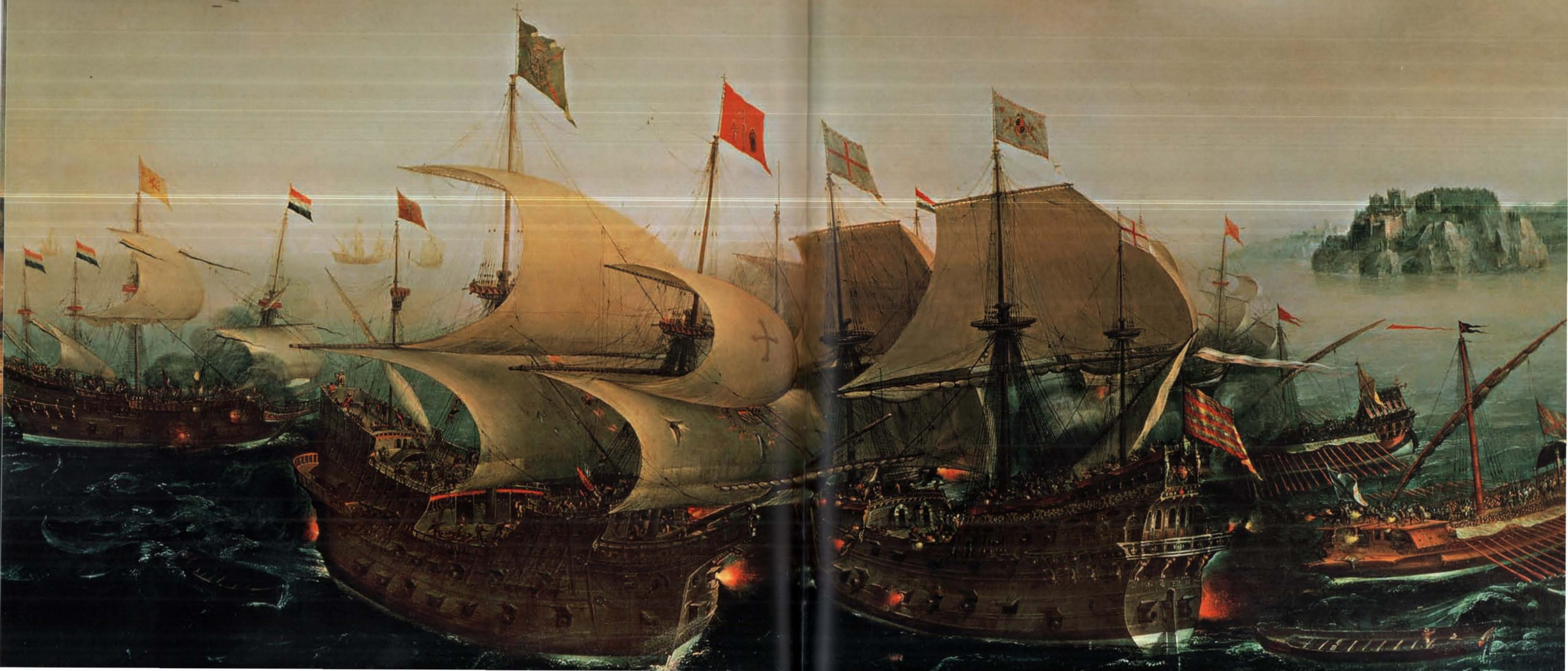
Şu ana kadar Avrupa'ya dair bir öykü anlattık, çünkü barutu önemli uzun vadeli sonuçlar doğuracak şekilde denize ilk kez taşıyanlar Avrupalılardı. Gel gelelim bunun bir tek istisnası vardı, o da Kore'nin, Japon hükümdarı Toyotomi Hideyoşi tarafından düzenlenen istilayı geri püskürtmesiydi. Bu, deniz gücünün kara gücüne karşı dramatik bir öyküsüdür, belki de sınırlarını gösteren bir olaydır. Kore tarafında yetenekli bir önderin, Amiral Yi Sun-sin'in yararlanmayı bildiği teknolojik bir yeniliğin de öyküsüdür. Öykünün arka planı karmaşıktır; Ming Çin'i, Kore ve Japonya içindeki hanedan politikalarını, ayrıca denizcilikle ilgili etkileşimleri içerir. Üç ulusun farklı teknolojik yörüngeleri, kültürleriyle sosyal dokularına derinlemesine işlemişti ve onların barut, savaş ve denize yaklaşımları dünyanın başka hiçbir yerinde daha çarpıcı olmamıştı.



Saldırı altındaki Armada'nın bilinmeyen bir sanatçı tarafından yapılmış neredeyse döneme ait bir resmi. Ressam muharebenin kargaşasını etkili bir şekilde yansıtmış.

MingÇin'ini daha önce ele almıştık. Kore'nin Choson hanedanının (1392-1910), hükümranlığını kabul ettiği Ming hanedanıyla yakın bağlantıları vardı. Üç ulus arasındaki yegâne büyük fark, Japonya'da politik hâkimiyetin savaşçı bir seçkin zümrenin, samurayların elinde olmasıydı. Samuraylar da, Çin ve Kore'nin mandarinleri gibi toprak kiraları ve ayni tarım vergileriyle geçiniyordu, dolayısıyla ticaret ve denizcilikle ilgili şeylere güven duymama eğilimindeydiler. Bununla birlikte samuraylar, mensuplarının meşruiyetlerini aklamak ve kabul ettirmek için savaşçılık yeteneklerine başvurdukları bir kasttı. Belki bunun etkisiyle, Çin ve Kore'nin Konfüçyüsçü idealine yabancı olan bir ademimerkeziyetçilik Japon kültüründe bir ölçüde hoş görülüyordu. Sonuç olarak, karada olmalarına karşın, savaşçı becerilerin sürekli mükemmelleştirilmesine ve askeri yeniliklere dikkat çekici ölçüde açıktılar.

Bulgular Portekizlilere ve 1540'lara işaret etse de barutlu silahların Japonya'ya nasıl ve ne zaman ulaştığı kesin değil. Her nasıl olursa olsun, samuraylar barutun potansiyelini kavradı ve bireysel ateşli silahların kullanımında Avrupa'ya çabucak ayak uydurdular, hatta bazı bakımlardan onları geçtiler. Avrupa'da olduğu gibi Japonya'da da barutlu silahlara hâkim olunması siyasi gücün pekiştirilmesini kolaylaştırarak bir yüzyıldır aralıksız süren iç savaşı sona erdirdi. 1575'te *daimyô* (yerel lord) Oda Nobunaga (Japon tarzınca soyadı önce geliyor) Nagaşino Muharebesi'nde kudretli Takeda klanının saflarını biçmek için arkebüzlerin yoğun yaylım ateşinden yararlandı ve böylece siyasi birleşmenin yolunu açtı. Süreç Nobunaga'nın 1582'de suikaste uğramasıyla kesintiye uğradı, ama ardılı Toyotomi Hideyoşi tarafından tamamlandı. İktidara yükselişine Nobunaga'nın yanında sıradan bir asker olarak başlayan Hideyoşi, alışıl-



Hendrik Vroom'un bir deniz savaşını, belki 1596 Câdiz Muharebesi'ni konu alan, çarpışmaya tutuşmuş kalyonlar ile kadırgaları gösteren bir tasviri. Eğer resmin Câdiz'i temsil etmesi düşünüldüyse, o zaman kadırgaların avantajlı olduğu bir sırada kalyonların onlarla boy ölçüştüğü ve inandırıcı bir zafer kazandığı ilk çatışmalardan biri resmedilmiştir.

mamış yetenekleri ve sınırsız hırsı olan bir insandı. Japonya'yı birleştirince, tarihte iz bırakacağı başka yerler aramaya başladı ve Kore üzerinden istila etmek üzere Çin'de karar kıldı.

Hideyoşi'nin devasa Çin'i fethetme planı ilk bakışta boş bir hayal gibi görünür, ama derinlemesine düşünülünce ve haritaya bir göz atılınca başka türlü bir izlenim uyanır. Söz konusu olan mesafeler ne daha önce istilacı Moğol ordularının göze aldıklarından daha büyüktü, ne coğrafi engeller bir kez Kore'de karaya çıkıldığında aşılmazdı. Hideyoşi'nin, taktik ve lojistik becerilerini bir ömür boyu süren iç savaşta bileyen *daimyō*'ları, Asya'da, belki dünyada savaş alanına rakipsiz bir ateş gücü ve şok edici bir eylem birleşimi getirebilirdi.

Hideyoşi 1591 yazında, Seul'de Kore hükümdarı ile maiyeti nezdinde diplomatik girişimlerde bulunurken istila hazırlıklarına başlanmasını emretti. Ertesi bahar neredeyse 160.000 kişilik—dönemin Asya ya da Avrupa standartlarına göre muazzam—bir ordu toplamıştı. Söz konusu ordu 9 tugay, artı dört *daimyō*'nun komutası altında 9.200 bahriyelinin bulunduğu ve zorunlu hizmete tabi 700 gemilik bir donanma halinde düzenlenmişti.

Portekizlilerin Japonya'ya gelişini gösteren bir 16. yüzyıl lake işi Japon paravanı. Sanatçı, Avrupa yelkenli gemileri ile donanımlarının tanıdık olmayan ayrıntılarını inandırıcı bir şekilde resmetmiş. Bu erken karşılaşmaların önemli bir sonucu barut teknolojisinin aktarılmasıydı.



İstila donanması 23 Mayıs 1592'de Pusan'a ulaştı. İstihkâmları bakımsız, savunucuları da hazırlıksız bulan Japonlar limanı çabucak ele geçirip kuzeye ilerledi ve 11 Haziran'da Seul'e, 23 Temmuz'da da Pyongyang'a vardılar. Askeri kuvvetlerinin ekimde Pekin'de olacağını hesaplayan Hideyoşi, başkenti Kyoto'dan Kore'ye doğru yola çıkacağını duyurdu. Japonlar karada zaferden zafere koşarken, donanma da kıyı boyunca ilerledi, bu sırada daha önceki bir çağın Japon —en azından çoğunluğu Japon— korsanlarının (*wako*) klasik geleneğine uyarak kıyıları yağmaladı; donanma, Pekin saldırısı için 52.000 kişilik taze kuvvetleri ve ikmal maddeleri olan orduyla Kore'nin batı kıyısında buluşmayı planlıyordu. Kore kralı yardım almak için Ming hanedanına başvurdu, ama Çin yardımı gelmedi, gelse bile bu zaman alacaktı; oysa Japon orduları durdurulamaz bir şekilde ilerliyordu.

Ming gibi Choson hanedanı da adamakıllı Konfüçyüsçüydü, dolayısıyla savaş sanatları ve denizcilikle ilgili şeylere değer vermeme eğilimi taşıyordu. Oysa Kore, iç kısımlarının çoğu yerine denizden kolaylıkla ulaşılabilen bir yarımadadır ve Koreliler, Çinlilerin aksine kıyıdan uzaklaşarak *wako*'yla başa çıkamazdı, yarımadaları bunun için fazlasıyla küçüktü. Zorunluluk nedeniyle daimi bir donanma yarattılar ve barutun sırrını bulup getirsinler diye Çin'e casuslar gönderdiler. 1592'ye gelindiğinde Choson hanedanı, üst kademedeki çekişme, yolsuzluk ve beceriksizlikler yüzünden çöküntü içindeydi ama donanması profesyonel tayfaların kullandığı amaca uygun savaş gemilerinden meydana geliyordu. Dahası, Kore savaş gemileri piroteknik üreteçler ve kanonlarla silahlandırılmıştı. Bunlar eğer Avrupa'nın ağır savaş gereçlerine eşit değildiyse de Japonların sahip olduğu her şeyden katbekat üstündü. Kore savaş gemilerinin arasında belki iki düzine kadar kürekli, kanonla silahlandırılmış, direkleri ve yelkenleri yatırılabilir olan, bordalamaya kalkışacakları yıldırmak için sivri uçlu demirlerle bezeli ince demir levhalarla ateşten korunan eğimli bir üst güvertesi ve ejderha başlı pruvalarında duman üreteçleri bulunan tekneler vardı. Bunlara kaplumbağa gemi deniyordu.

Bu noktada öykümüze Amiral Yi Sun-sin dahil olur. Mütevazı kökenli biri olarak askeri hiyerarşide liyakat göstererek yükselmiş, Konfüçyüsçü protokolü gözetmiş, ama —üstleri dahil— ahmaklara göz yummayı reddetmiş ve bu yolda düşmanlar edinmişti. Hideyoşi saldırdığında Yi, Kore'nin güney kıyısının merkezinde olan Cholla Eyaleti'nin Sol ya da Doğu deniz kuvvetlerine komuta ediyordu. Pusan'dan sorumlu olan doğu komşusu, Kyongsang eyaletinin komutanı Amiral Wön Kyun iyi ilişkilere sahip bir ödlekti ve paniğe kapılarak geri çekilip yardım çağrısında bulundu. Yi, kuvvetlerini düzene soktu ve bilgi topladı. Yi'nin doğu yönünde araştırma yapan öncü birliği, Pusan'ın güneybatısındaki Kyonnaeryang Adası açıklarında bir Japon filosuyla karşılaştı ve filoyu kanlı bir şekilde yok etti.

Japon istilasının taktik bir karaktere sahip olduğuna dair görüşünün doğrulandığı gören Yi karşı saldırıya geçti. Planlarının içinde, henüz kusursuz hale getirilmiş olan, denemeleri Japon istilasından birkaç gün önce biten bir kaplumbağa gemi de vardı. Yi, Kore'nin güney kıyısı boyunca vuku bulan bir dizi şiddetli çarpışma sonucunda, coğrafi şartlar, gelgitler ve akıntılar hakkındaki üstün bilgisinden yararlanarak ve Japon komuta kademesinin görüş ayrılıklarının da yardımıyla Japonları tam anlamıyla mağlup etti.

Bir Japon tasvirinde, Japonya'yı birleştiren, Rönesans prensi ve döneminin en kudretli hükümdarlarından biri olan Toyotomi Hideyoşi. Kraliyet mensuplarını tasvir eden Avrupa dönem resimlerinin çoğu gibi, barutun artan önemine rağmen o da yakın dövüşe uygun şekilde silahlı ve zırhlı gösterilmiştir.

Bu çatışmalarda –yedi büyük çarpışma ve çok sayıda daha küçük çarpışma oldu– Japonlar defalarca arkebüz ateşinin koruması altında bordalamaya çalıştı, ama karada vahşice etkili olan Japon arkebüzleri ile kılıçları Kore kanonlarıyla aşık atamıyordu. Japon gemilerinin büyük bölümü ise Kore donanmasının omurgasını meydana getiren "kasaralı gemiler"den daha küçük ve daha az sağlam inşa edilmişti. Yi'nin saldırısında kaplumbağa gemiler bir koçbaşı görevi gördü; ejderha ağızlarından dumanlar püskürtüp bordalarındaki kanonlarla ateş açtılar. Bordalamaya karşı fiilen zapt edilmez olarak Japonların savaş düzenini darmadağın edip birkaç büyük tekneyi tecrit ettiler ve geride kalan daha küçükleri teker teker avladılar. Japonlar karada üslenmiş koruma ateşinin muhafazası altında tekrar tekrar kıyıya geri çekildi. Kararlılık ve cesaretleri etkileyici, ama yetersizdi. İlk dönem muharebelerinden birinde samuraylar bir kaplumbağa geminin arkasına atlamış, demir levhaları kaba kuvvetle söküp atmış, kendilerine baltayla yol açıp mürettebatı doğramışlar, ama bu başarı bir daha tekrarlanmamıştı.

Mağlup düşmanları kıyıda takip etmeyi göze alamamasından dolayı Yi'nin zaferleri taktik bakımdan tamamlanmamış olsa da stratejik bakımdan belirleyiciydi. Dönüm noktası, 1 Ağustos'ta Hansan Boğazı'nda, belki iki düzinesi kaplumbağa gemi olan 85 tekneyle, 36'sı büyük, 14'ü orta boy gemilerden oluşan 70 teknelik bir Japon donanmasının neredeyse tamamını yok edip son Japon saldırı hamlesine son vermesiydi. Yi 21 Ekim'de 74 savaş gemisi ve 18 destek teknesiyle Pusan'daki Japon üssüne saldırdı. Japonların sayısal üstünlüğü ve kıyı bataryaları onu geri çekilmeye zorlamadan önce kıyı boyunca çekilmiş 470 Japon teknesinden 100'ünü tahrip etti ve ağır zayiat verdi. Yeniden ikmal ve onarım için geri çekilen Yi, kırıp geçirdiği Japonları abluka altında tuttu.

Kore yoksul bir ülke olduğundan Japonlar ikmal malzemesi yokluğu çekiyordu; üstelik gaddarlıklarıyla amansız bir çeteci direnişini kışkırtmışlardı. Muazzam bir Ming ordusu 1593 başında savaşa müdahale edip, şubatta Pyongyang'ı ele geçirdi. Açlıkla yüz yüze gelen Japonlar Çinlileri ağır bir yenilgiye uğrattı ve bunu geri çekildiklerini gizlemek için kullandı. Ardından da bir yandan çetecilerce sıkıştırılırken Kore kışının acı soğuğuyla karşılaştılar. Hideyoşi'nin imha tehlikesiyle karşı karşıya kalan komutanları ateşkes çağrısında bulunup Çinlilerle müzakerelere başladı. 1593 Ekim'ine gelindiğinde Japonlar, Pusan'daki 10.000 kişilik bir garnizon dışında Kore'yi boşaltmış bulunuyordu.

Ming hanedanı hükümranlık konusunda imtiyaz peşinde koşarken, Hideyoşi silahla alamadığını diplomasiyle elde etmeye çalışınca müzakereler uzayıp gitti. Müzakereler, Çin-Japon taraflarının idrak noksanlığını kullanarak uzlaştırılamaz farklılıkları yumuşatmaya çalışan arabulucular vasıtasıyla yürütülüyordu. Görüşmelerde birçok konuya dokunulmadı; Koreliler ise arada kaldı. Sorun 1596 kışında, Hideyoşi Kyoto'da Çinli temsilcileri kabul ettiğinde ve Ming hanedanının şartlarını ilk kez doğru çevrilmiş olarak duyduğunda doruk noktasına çıktı. Hideyoşi'nin beklediği gibi kendisine evlenmek üzere bir prensesin sunulması, Kore topraklarının ona devredilmesi ve hükümranlık hakkının tanınması şöyle dursun, Ming hanedanı onu Japon kralı, yani Minglerin bir vasalı olarak tahta çıkarmayı teklif etti. Küplere binen Hideyoşi yeni bir istila emrini verdi. Bu arada Amiral Yi Sun-sin saray entrikalarıyla yerinden edilmiş, sıradan bir denizci konumuna düşürülmüş ve yerine Amiral Wön Kyun getirilmişti.

1597 başında 140.000 kişilik bir ordu ve daha iyi bir donanmayla düzenlenen ikinci Japon istilası başlangıçta fazla direnişle karşılaşmadı. Pusan'da birleşen Japonlar ağustosta saldırıya





**Hideyoşi'nin Kore'yi İstilası, 1592**
Harita, Japon kara ve deniz kuvvetleri arasındaki işbirliğinin ve Kore bahriyesinin önemini açıkça ortaya koyuyor. Ama Hideyoşi'nin kendi samurayları arasında rastlanan deniz korsanlığını bastırması, emri altındaki bahriye komutanlarının gücünü azaltan bir etki yarattı.

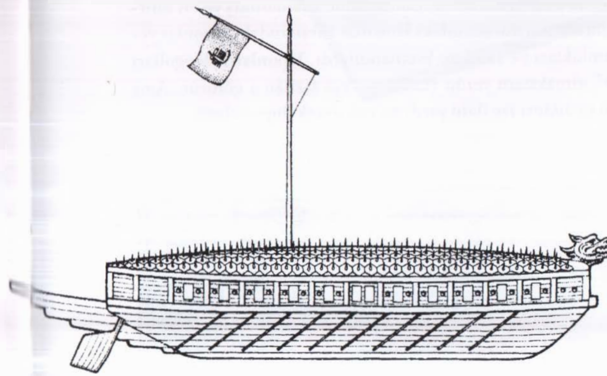
geçti ve kötü yönetilen bir Kore filosunu yendiler. Wön Kyun tayfalarını fazlasıyla uzun süre ağır biçimde çalıştırmıştı. Japonlar filoyu tayfaları kıyıda su ararken yakaladı. Savaşın tek Japon deniz zaferi olmakla birlikte bu muharebe yine de eziciydi: Yalnızca on iki Kore gemisi kaçtı, onlar da besbelli kaplumbağa gemilerdi. Japon orduları kuzeye ilerlerken ve deniz kuvvetleri güney kıyısını kırıp geçirirken Kore havlu atmak üzereydi. Kore kralı yeniden Minglerden yardım istedi ve çaresizlikten Yi Sun-sin'i deniz kuvvetleri komutanlığına atadı.




Wön Kyun'un beceriksizliğinin sonuçlarını düzeltmeye çalışan Yi, Kore'nin güneydoğu ucuna çekildi. Ekim ayında Japonlara saldırdı ve 13 gemiyle baskın düzenlediği dar Meiyoto Boğazı'ndaki 144 gemilik Japon donamasını imha etti. Ana üssünü takviye eden Yi, bunun ardından askeri kuvvetlerini yeniden yapılandırarak hücuma geçti. Bir Ming donanması yardımına geldiyse de, donanmanın küstah, protokol düşkünü amirali Yi'ye yardımdan ziyade sorun yarattı. Önderliği diplomasiyle birleştiren Yi–Kore başarılarının bütün onurunu Çinlilerin hanesine yazdı– bir kere daha Japonları Pusan'a kadar geri püskürttü ve yeniden ikmal yapmalarını engelledi.

Hideyoşi'nin 1598 Eylül'ünde ölmesi üzerine Japonya barış şartlarını görüşmek istedi. Diplomatlar işlerini yaparak, Japonya'nın geri çekilmesini güvence altına aldı, ama süreç içinde kendilerine hükümranlık hakkı verilmesinde ısrar eden ve ülkelerinin bölünmemesi için ayak direyen Korelileri hiçe saydılar. Barış görüşmeleri uzadı. Bir yandan diplomatik çarklar

Kore'de hâlâ milli bir kahraman olarak saygı gören Amiral Yi Sun-sin'i yad eden modern bir heykel. Yi'nin süregelen bir yurtsever simgesi olması, Türkiye'de Barbaros Hayreddin'in ve Britanya'da Horatio Nelson'ın durumlarıyla sıkı benzerlik taşır. Nelson gibi Yi de zafer anında bir arkebüz bilyesiyle öldü.



**Kaplumbağa Gemi**

Kaplumbağa geminin tasarımı, altı düz geleneksel Kore balıkçı teknelerinden türemedir. Söz konusu tekneler ejderhanın çenesinden kuyruğunun ucuna kadar 35 m ve en geniş yerinde 9 m dolayındaydı ve borda tarafında bazıları ok benzeri mermiler atan 10 kanonla silahlandırılmıştı. Savaş halindeyken, pruvalardaki bir üreteç ejderhanın ağzından duman püskürtüyordu. Direk, geminin arka tarafındaki eğimli ve zırhlı (teknelerin adı da buradan geliyordu) bir boşluğa yerleştirilebiliyordu. Zırh, bordalamaya kalkışacakların cesaretini kırmak amacıyla sivri çelik çivilerle bezeli ince altıgen levhalardan meydana geliyordu. Çivileri gizlemek için gemilerin arka kısmı ara sıra samanla örtülüyordu.



**Hansan Boğazı Muharebesi, 1592**
Amiral Yi Sun-sin'in 1592 yaz-güz seferi, deniz savaşının en büyük klasiklerinden biridir. Hideyoşi'nin bölük pörçük komuta düzenlemelerinden ve Japonların yakıp yıkarak kıyı boyunca ilerlemesi olgusundan yararlanan Yi, çok hızlı bir dizi düzenlemeyle onları tam olarak mağlup etti. Japonlar Yi ile donanmasının oluşturduğu tehdidin ağırlığını fark ettiğinde bu düzenlemelerin kapsamı da genişlemişti. Doruk nokt sını meydana getiren muharebe Hansan Boğazı'ndaydı (sağda). Japonlar yenilgiyi takiben s vunmaya geçip Pusan'a geri çekildi.

dönerken, savaş kırsal kesimde ve Kore'nin güney kıyısı boyunca devam ediyordu. 1598'in sonlarına gelindiğinde, Kyoto ve Pekin belirgin uyuşmazlık konularında anlaştı ve Kore'nin rahat bırakılması gerektiğini zımnen kabul ettiler. Japonlar 16 Aralık'ta kalabalık bir konvoy halinde [ellerindeki bölgeleri] boşalttı. Japonların samimiyetine inanmadığından mı, intikama susadığından mı, yoksa hesabına bir puan kaydetme çabasından mı, Yi yeniden yapılandırılmış donanmasıyla Japonlara karşı ilerledi, Noryang açıklarındaki korkunç bir gece çatışmasında 500 gemilik bir armadanın 200 kadar teknesini yok etti. Bu sırada Yi bir arkebüz bilyesiyle vuruldu ve Trafalgar'da Nelson'ın başına geldiği gibi zafer anında can verdi. Yi'nin zaferleri, Çin imparatorluk tahtının ne Hideyoşi'ye, ne ardıllarına miras olarak kalmamasını sağlamaaldı.

Bu savaşta güçler neredeyse başa baş durumdaydı. Yi, sonuncu yerine ilk çarpışmalardan birinde ölmüş olsaydı Japonların nasıl durdurulabileceğini söylemek güçtür. Devasa sonuçları olan bir olaydı bu, çünkü Toyotomi'nin hükmettiği bir Çin, 1644'te Mançu'nun okçu süvarilerine yenik düşen Ming Çin'inden çok farklı bir sorun yaratırdı.

Bir istilayı geri püskürten az sayıda halk arasında, benzer şekilde silahlanmış ve en azından eş derecede acımasız ve etkili, güçlerinin doruğundaki Moğollar karşısındaki Japonlar yer alır; diğerleri ise 1260'ta Mısır Memlûkları ve 1288'de Vietnamlılardı. Japonların Moğolları 1274 ve 1281'de ünlü "İlahi Rüzgâr" olmaksızın yenip yenemeyeceği tartışma götürür. Ama 1590'ların arkebüz donanımlı Japon birlikleri ise ilahi yardıma pek gerek duymazlardı.

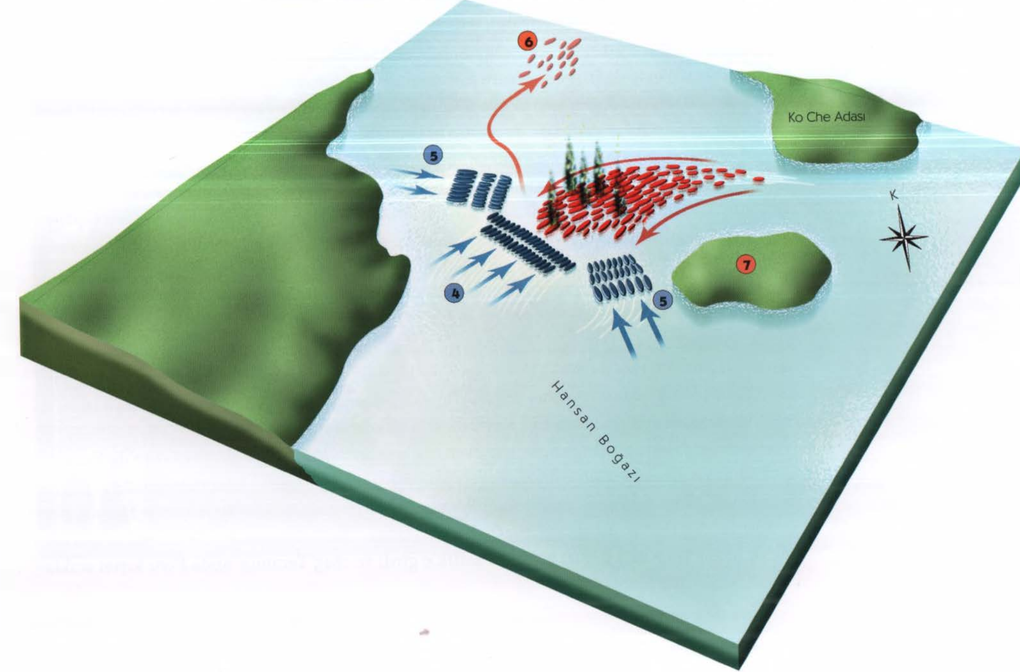





Hansan Boğazı Muharebesi
Ağustos 1592




1. Demir atmış 70 Japon gemisi: 36 büyük tekne, 14 orta boy, kalanı küçük
2. Yi: 24 kaplumbağa ve orta boy 47 başka gemi
3. Yi Japonları uzaklaştırmak için 14 büyük gemi (kaplumbağa değil) gönderdi. Japonlar biraz düzensiz şekilde onu takipetti.
4. Kore üç filo oluşturdu; 24 kaplumbağanın hepsi merkezdeydi. Kaplumbağalar duman ve ateş püskürterek Japon donanmasına nüfuz etti.
5. Japonları kargaşaya iten, kaplumbağa ateşiyle onların en iyi teknelerinin batıran ya da yakan Kore donanmasının kalan kısmı yakınlaştı.
6. Bir büyük, 7 orta boy ve 6 küçük Japon gemisi kaçtı.
7. 400 Japon kıyıya kaçtı.



## Downs, 1639

Gördünüz mü beyler! Düşman küçük bir balıktan başka bir şey değil; elimizden geleni yapalım, zira işimiz kolay; sancak gemisi iyi bir örnek oluşturacak.
DON ANTONIO DE OQUENDO, Okyanus Amirali'nin Felemenk donanmasının gücünü öğrenince söylediği sözler, 15 Eylül 1639

İspanyol Armadasının seferi Felemenk ayaklanmasında bir dönüm noktasıydı. Parma Dükü Alexander Farnese'nin istila hazırlıkları isyancılara fena halde gerek duydukları bir soluklanma fırsatı verdi. İspanya Kralı II. Felipe Parma'ya Fransa'nın din savaşlarına müdahale etmesi emrini verince bu nefes payı daha da uzadı. Felipe Felemenk gemi trafiği üstündeki ambargoyu 1590'da sona erdirdi, gel gelelim 1595'te yeniden başlattı. Bütün bunlara rağmen, Felipe 1598'de öldüğünde "düşmanla ticaret"e dayanan Felemenk politikası ülkeye refah getirmişti. Onun ardılı III. Felipe, ambargoyu sıkılaştırdı ve İspanyol limanlarındaki Felemenk gemilerine el konulmasını emretti. Böyle yaparak rüzgâr ekiyordu, imparatorluğu da fırtına biçecekti. O ana kadar Felemenkliler kâr amacıyla dış ülkelere şiddet ihraç etmekle pek ilgilenmemiş, bunun yerine barışçıl ticareti tercih etmişti. Ambargo bunu değiştirdi, hem de çarçabuk: Felemenkliler küçük filolarla Karayipler, Güney Amerika, Afrika ve Endonezya'da deniz ticareti peşinde koşup, alacaklarını zorla alıp ayaklanmayı küresel bir savaşa dönüştürdü. İngilizler Hollanda gemilerini Armada'yla savaşamayacak kadar küçük ve dayanıksız bulurdu; oysa Hollanda artık savaş kalyonlarının belli başlı örneklerini sunuyordu. Habsburg korsanları Felemenk ticaretine büyük zarar verebilirdi –bu da Felipe'nin deniz stratejisinin öteki yüzüydü– ama bu yeterli değildi.

Felemenkliler Amerika kıtasında köprübaşları elde etti ve Ümit Burnu'ndan doğrudan yelken açarak Portekiz Hindistan'ının yanından geçip Moluka'da üsler kurdular. Baharatı kaynağından alarak dosdoğru yurtlarına taşıdılar, böylelikle Portekiz fiyatlarının altına inerek ceplerini doldurdular. 1602'de Vereenigde Oost-Indische Compagnie ya da Birleşik Doğu Hint Kumpanyası'nı (DHK) kurdular ve 1605'te baharat adaları Amboina, Ternate ve Tidore'yi ele geçirdiler. 1606-1608 arasında Moluka'yı abluka ettiler ve Hint dokuma ticaretinden yararlanmak için Pulicat'ta (Hindistan) bir imalathane kurdular. Filipinler'den gelen İspanyol kuvvetleri Ternate ve Tidore'nin bazı kısımlarını geri aldılar, ama Lizbon'dan takviye gönderilmesi, büyük Portekiz karakalarının iyi silahlanmış Felemenk kalyonları karşısındaki savunmasızlığını vurgulamaktan başka bir işe yaramadı.

Felemenk'teki savaş süreklilik kazandı ve Felemenkliler 1607 baharında Endülüs kıyısını ablukaya almak için bir donanma gönderdi. Donanma 25 Nisan'da –iflasla karşı karşıya kalan İspanya'nın Hollanda'da bir silah bırakma antlaşması imzalamasından yalnızca haftalar sonra– Cebelitarık limanına girerek boğazı koruyan İspanyol filosunu imha etti. 9 Nisan 1609'da silah bırakma on iki yıllık ateşkes antlaşması şeklinde uzatıldı.

Ateşkes Atlantik'te korundu, ama Doğu'da hemen bozuldu. Portekizliler 1612'de Pulicat'a saldırdı, Felemenkliler ise Tidore'de iki İspanyol hisarını alarak misillemede bulundu. 1615'te bir Portekiz filosu Moluka açıklarında Felemenklilerce mağlup edilmeden önce filonun dört gemisinden biri Müslüman Açeler tarafından yakıldı. Bunun ardından dört gemilik bir Felemenk filosu Macellan Boğazı yoluyla Pasifik'e girdi ve 1615 Temmuz'unda Peru kıyısı açıklarındaki Canete'de iki gemilik bir İspanyol filosunu yendi. Mücadele tümüyle tek yanlı değildi: Manila'daki bir Felemenk ablukası, İspanyolların 15 ve 16 Nisan 1617'de Playa Honda'da kazandığı zaferle kırıldı. İspanyollar Moluka'da ısrarla tutundu. Yine de, 1621'de ateşkesin süresi bittiğinde Felemenkliler Doğu'da genişlemeye hazırlanıyordu ve aynı yıl Atlantik'teki Habsburgları da çatışmaya bulaştırmak ve böylece kazanç sağlamak amacıyla Batı Hint Kumpanyasına imtiyaz verdiler.

BHK'nin 1624'te örgütlediği bir sefer sırasında Portekiz Brezilya'sının başkenti Bahia zapt edildi, ama Habsburg aslanının ağzında hâlâ birkaç dişi kalmıştı ve 1625'te büyük bir İspanyol-Portekiz seferinde Bahia geri alındı. Derken 1628'de, Piet Heyn'in komutası altındaki bir BHK filosu, geri dönmekte olan bir hazine donanmasını Küba'nın kuzey sahilinde Matanzas Körfezi'nde ele geçirdi. Heyn'in büyük başarısı bir daha hiç tekrarlanmadı, ama ganimet alınan gümüşle 1630'da Portekiz Brezilya'sının zengin şeker üretim bölgesinin kalbi olan Pernambuco fethedildi. Böylece Habsburglara ciddi bir şekilde meydan okunmuş oldu. Bu arada Felemenkliler, başlangıçta, 1622 baharında İran Şahı Abbas'la ittifak halinde İran'ın güneydo-



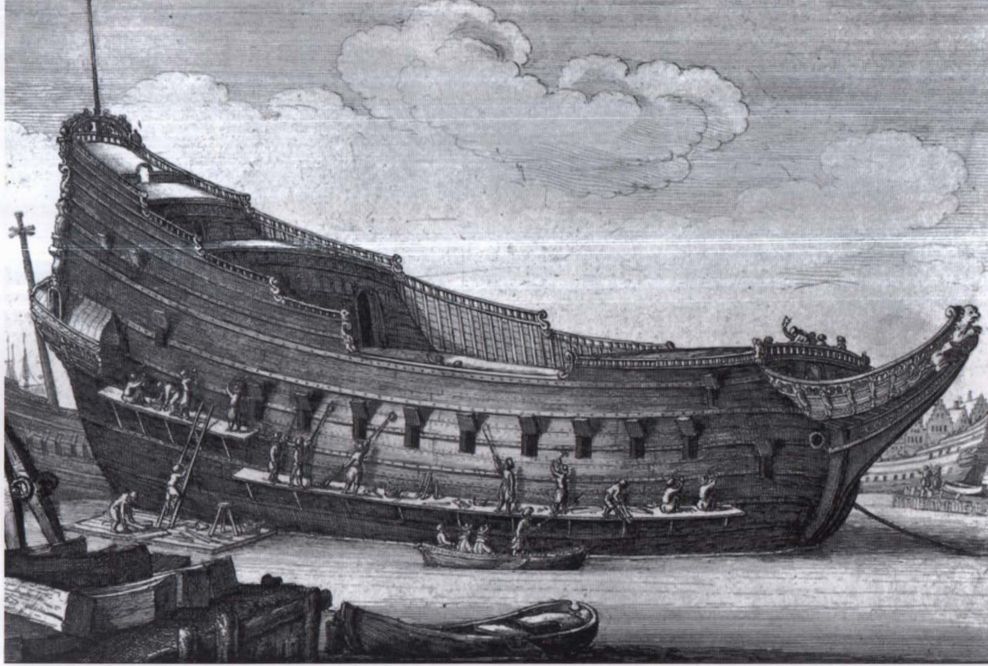
Bir Felemenk gravüründe Amsterdam, y. 1572. Amsterdam o dönemde İspanyol denetimi altındaydı, ama bu değişecekti. Değişmeyen, Amsterdam'ın bir gemicilik ve ticaret merkezi olarak taşıdığı önemdi, nitekim limanı tıkayan gemi trafiği buna işaret ediyor.

ğu kıyısı açığındaki Hürmüz'ü ele geçiren İngilizlerle işbirliğine giderek Doğu'da durumlarını pekiştirmişti.

Giderek güçlenen Felemenkliler 1623'te İngilizleri Doğu Hint Adaları'ndan kovdular ve 1624'te de Batı Tayvan'daki Zeelandia'da bir imalathane kurdular. 1633-1635'e gelindiğinde Moluka'yı ablukaya almış, Müslümanların Kızıldeniz'le yaptığı baharat ticaretine ağır zarar vermiş, böylelikle Affonso d'Albuquerque ile Açe sultanlarının yaptıklarını yok etmişlerdi.

Ne var ki sonuç Avrupa denizlerinde belirlenecekti. Kardinal Richelieu 1635'te Fransa'yı Protestanların tarafında Otuz Yıl Savaşı'na soktu ve İspanya'nın Felemenk'le kara bağlantıları üç yıl içinde ciddi zarar gördü. Bundan sonra İspanya yalnızca denizden takviye yapabilecekti.

Habsburg beklentileri ilk bakışta makul görünüyordu. İspanya bahriyesini kuvvetlendirmişti ve eğer Felemenkliler de aynını yaptıysa, bu, küçük bir nüfusun ağır vergilendirilmesi yoluyla olmuştu. Habsburglar, kaynakların miktarı bakımından her türlü avantaja sahipti. Bunun tek ve en hayati istisnası denizci sayısıydı. Oysa Hollanda serpilen ticareti ve balıkçılığı sayesinde bol sayıda denizciye sahipti. Nihayet, İngiltere'nin I. Charles saltanatı sırasındaki sempatizan tarafsızlığı İspanya'ya yardımcı olmuştu.



Wenzel Hollar'dan (1607-1677) inşa aşamasındaki büyük bir Felemenk Doğu Hint Adaları teknesinin (Indiaman) gravürü. 1620 ve 1630'lara gelindiğinde büyük Indiaman'laren az on yıldan beri özelleşmiş savaş gemileri kadar ağır silahlıydı. III. Felipe'nin ticaret ambargosuna duyulan tepki, barışçıl ticareti tercih eden Felemenklileri silahlı tehdidin aktif bir tarafına dönüştürdü.



Yarım zırh kuşanmış İspanya Kralı III. Felipe'nin Juan Pantoja de la Cruz (1533-1608) tarafından yapılan portresi. Devlet idaresinin ayrıntılarına müdahale etmeye babasından daha az eğilim gösteren III. Felipe, Felemenklilerin artan gücü karşısında kronik bir kaynak sıkıntısıyla yüz yüze geldi.

Don Lope de Hoces komutasındaki İspanyol filoları 1637 Eylül'ünde ve sonra tekrar aralık ayında, Maarten Tromp yönetimindeki Felemenk filosunu atlatarak takviyeler ve külçe altınla Kuzey Fransa'nın Dunkirk limanına ulaştı. Tromp 1638 Şubat'ında Hoces'e zayiat verdirerek Dunkirk'e sığınmaya zorladıysa da, kurnaz İspanyol Mart'ta sıvışmayı becerdi ve ülkesine doğru yola koyuldu.

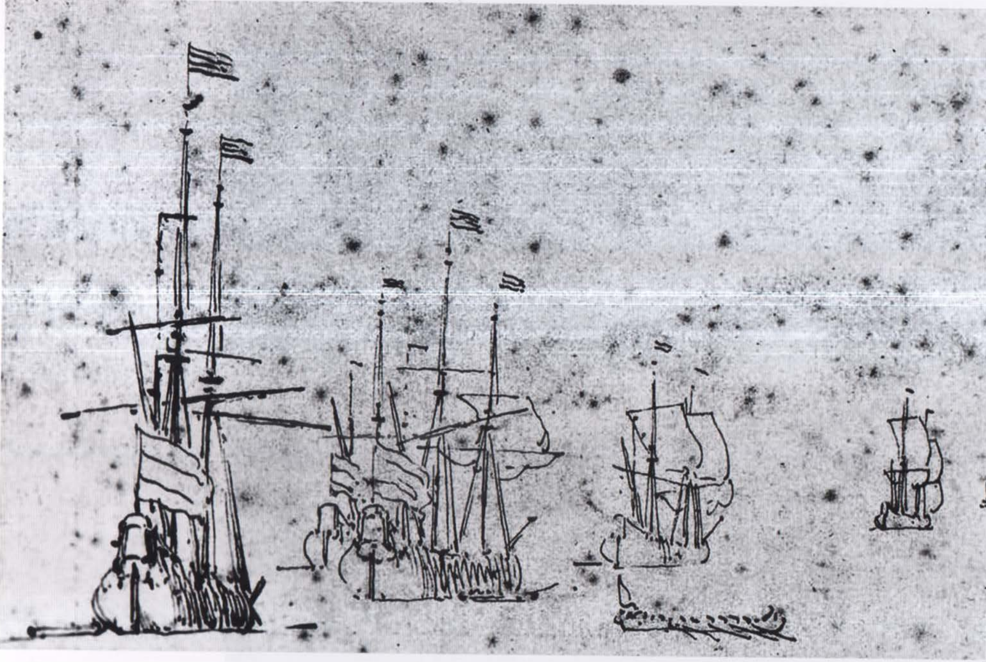
Andries van Eertvelt'in (1590-1652) Felemenk Doğu Hint Kumpanyası donanmasının 1599'da Amsterdam'a dönüşünü kutlayan bir tasviri. Sol ve ortadaki üç büyük tekne, fluyt denilen, geniş ve denize dayanıklı, ama ağır silahlı gemilerdir. [Fluyt, başlangıçta yük gemisi olarak tasarlanan bir Felemenk yelkenli tekne sınıfıdır -ç.n.]



Bu arada, Amiral Henri d'Escoubleau de Sourdis'in komutası altındaki Fransız donanması İspanya'nın kuzey kıyısını tehdit etmekteydi. İspanya Kralı IV. Felipe ve bakanları, Hoces'in başarısından cesaret alarak Fransızlara meydan okumayı ve Hoces'in kurnazlıkla başarmış olduğunu büyük çaplı bir askeri kuvvetle yapmayı kararlaştırdı. Gel gelelim, onların planları meyve vermeden önce Sourdis'in filosunun desteklediği bir Fransız ordusu İspanya'yı istila etti. Aksini

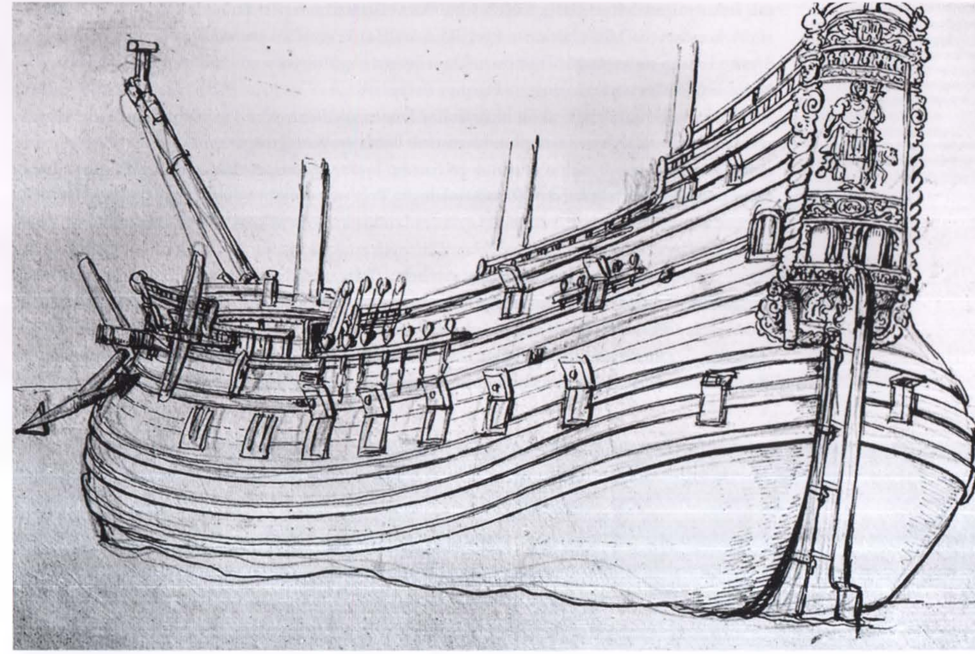
Genç Willem van de Velde'nin bir resminde anonim bir dış limandan yola koyulan fluyt'lar. 16. yüzyılın sonunda Felemenkliler tarafından özel olarak geliştirilmiş olan bu tekneler, dönemlerinin en randımanlı dökme mal taşıyıcılarıydı. Karaklara kıyasla enlerine göre nispeten uzun olan gövdeleriyle ve daha çok, görece küçük yelkenleriyle fluyt'ların idaresi daha kolaydı ve daha az tayfa gerektiriyordu.

düşünmesine rağmen Sourdis'in yolunu kesme emrini alan Hoces, 22 Ağustos 1638'de İspanya'nın kuzey kıyısındaki Guetaria'da bozguna uğradı. İspanyolların hazırlıkları Hoces'in yenilgisine rağmen devam etti. 1639 Haziran'ına gelindiğinde Don Antonio de Oquendo'nun emrindeki güçlü bir Napoli filosu Ragusa ve İtalyan birliklerinin de katılımıyla Cádiz'e ulaşmıştı. Fransız ordusu o ay hezimete uğrayarak geri püskürtülmüştü ve Richelieu, La Coruña'ya karşı yapılan başarısız bir girişimden sonra Sourdis'e limana dönmesini emretti. 1639 Ağustos'unda, Hoces'in kurtulan tekneleri de dahil 50 savaş gemisi ve 8 ila 10'u İngilizlere ait olan 20 nakliye gemisi, Felemenk'e 4 *tercio*[8] ve külçe altın nakletmek üzere La Coruña'da toplandı. Madrid'den gelen talimatlar açık değildi. Galiçya genel valisinin topladığı bir savaş meclisi komutayı Hoces'e sundu. Kuşkusuz daha önce emirlere uymasının felakete yol açan sonuçlarını hatırlayan Hoces teklifi reddetti ve de Oquendo başka bir adayın yokluğunda Okyanus Amirali oldu. Bu talihsiz bir seçimdi: Kusursuz bir soydan gelen ve ünlü bir süvari olan Oquendo denizde de bir hayli tecrübe sahibiydi, ama –1631'de Abrolhos'da göstermiş olduğu gibi– fazla cesur ve aceleciydi, deniz savaşını da şövalyeler arası bir yarışma olarak görüyordu. Kusurları çok geçmeden ortaya çıkacaktı.



8 İsp. "üçte bir" anlamında: Genel olarak mızraklılar ve tüfekçilerden, meydana gelen, kimi zaman buna üçüncü bir muharip gücün de katıldığı karma askeri kuvvet –ç.n.





Armada 5 Eylül 1639'da, Felemenk Ordusu için 8.500 takviye götüren 30 nakliye gemisine refakat eden 67 muharip gemiyle La Coruña'dan yola çıktı. Tromp'un onları karşılayacak 28 savaş gemisi vardı. Bunlardan 13'ü onun komutasında Manş Denizi'nde devriye geziyordu. Gemilerin 10'u Dunkirk'i ablukaya alıyor ve 5'i de Kuzey Denizi balık yataklarını koruma görevinden dönüyordu. İşleri daha da karıştıran, İngiltere Kralı I. Charles'ın İngiltere'nin tarafsızlığını korumak için Sir John Pennington'ın komutasında bir filoyu Downs'a sevk etmesiydi.

Döneme ait bir çizimde 17. yüzyılın ortasında silahlı bir fluyt'un gövdesi. Geniş gövde ve büyüklü bakımından karakalarla kalyonlarınkinden bir hayli daha küçük olan dar kasaralar vurgulanmış. İncelikle bezeli ve kuşkusu parlak boyalı kıç aynası, o dönemde estetik ile işlev arasınd görülen örtüşmeye işaret ediyor.

Armada 15 Eylül'ün erken saatlerinde, süvarisi önceki gün Tromp'la karşılaşan bir İngiliz gemisiyle bir araya geldi. Tromp'un Manş Denizi'nde yalnızca 13 gemisi olduğunu öğrenen İspanyollar zaferin çantada keklik olduğunu sandı; bunu, bir *tercio* gemisinin Portekizli komutanı olan Dom Francisco Manuel de Mello'dan biliyoruz. Aşırı bir kendine güven duygusunun yaygın olduğu görülüyor. De Oquendo, kaptanlarının talimat istemelerine karşılık olarak kıdemli komutanlarını toplantıya çağırdı. Hiçbir talimat vermeyerek, bunun yerine yukarıda alıntılanan sözleri telaffuz etti.

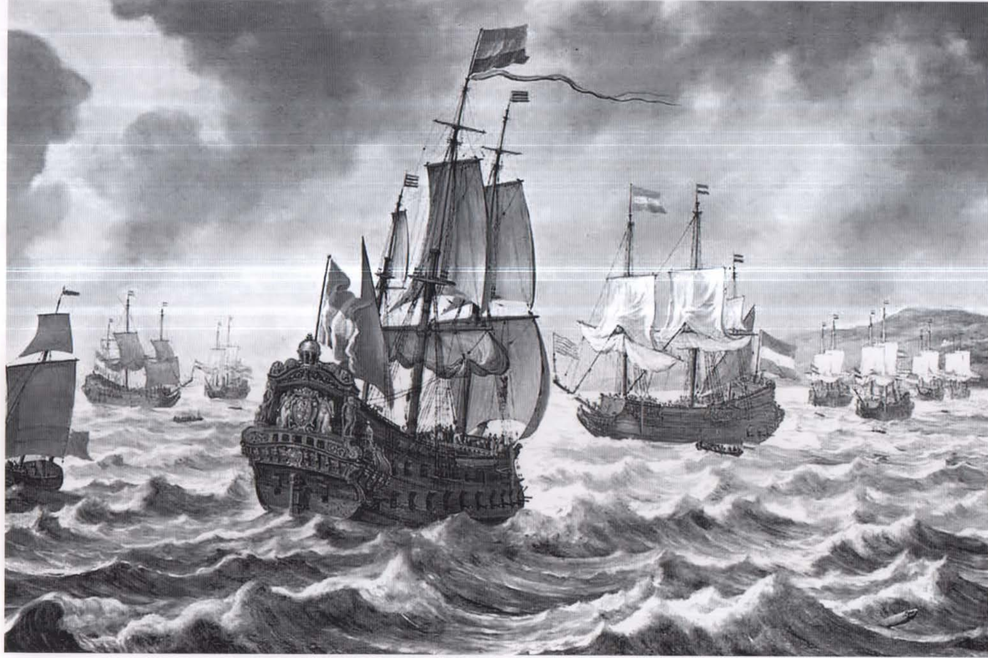
Felemenkliler İspanyolları ikindiye doğru gördü. Tromp takviyeler için Manş Denizi'nin yukarısına bir gemi sevk etti, her yarım saatte bir de dört top atışıyla onları uyardı. Ardından bir savaş meclisi topladı, dövüşme niyetini ilan etti ve kaptanlarına muharebe hattını koruya-

Neredeyse döneme ait bir tabloda Downs Muharebesi'nden önce Tromp'un filosu. Downs dönemine gelindiğinde Felemenkli deniz ressamları yüksek bir sanatsal güzellik ve -deniz tarihçileri için muazzam değerli- teknik doğruluk standardı edinmiş bulunuyordu. Resimdeki gemiler kalyondan muharebe hattı gemisine geçişin erken aşamalarını gösteriyor.

rak İspanyolları bataryalarla uzakta tutmaları talimatını verdi. Bu sözler Tromp'la birkaç ay sonra konuşan de Mello'ya ait ve eğer Portekizliler Tromp'un söylediklerini allayıp pullamadıysa –Tromp'un seyir günlüğü bu noktayı açıkça ele almıyor– sonraki günlerin olaylarından Mello'nun sözleri özünde doğru aktardığı anlaşılıyor.

16 Eylül'de şafak sökerken İspanyollar Felemenklilerin 2 mil kuzeybatısındaydı; rüzgârı arkalarına almışlardı ve Tromp'un visamirali Witte de With'in emrinde seyreden beş gemi de savaşa katılmak üzere rüzgâr altından geliyordu. İspanyollar epey düzensiz koyulduyola; Oquendo'nun baş taraftaki sancak gemisi dosdoğru Tromp'a yönelmişti. Felemenkliler sıkışık bir pruva hattı vücuda getirdi –de Mello cıvadradan kıç küpeştesi korkuluğuna kadar diyor; Pennington'ın sancak gemisi kaptanı Peter White ise araya iki gemi uzunluğunda mesafe koyarak diyor– ve Oquendo'nun sancak gemisinin başta olduğu İspanyollar bir hat halinde iyice yayılıncaya kadar onlarla temastan kaçınmaya yetecek ölçüde orsa[9] seyretti. Bir Felemenk gemisi ilk ateşleme sırasında barut haznesinin patlamasıyla yok oldu ve de With'in sancak gemisi bir barut kazasında kıç kabinini kaybetti, ama Felemenkliler aldırmadan dövüşmeye devam ettiler. Tromp ve de With de Oquendo'nun kanca atma ve bordalama girişimlerinden kolayca kaçındı. Felemenklilerin kalan kısmı ikinci bir salvo ateşi için gemilerini çevirerek onu peş peşe topa tuttu. Oquendo'nun sancak gemisi dumandan bir kefenle sarıldı (kelimeler de Mello'nun), bayraklar "havada başı boş dalgalanıyor" ve "düşmanın salvo ateşiyle parçalanmış" örtüler "flamalar gibi asılı duruyor, esintide meyus meyus titriyordu." Oquendo'ya başkaları da yetişti ve İspanyolların en becerikli gemileri ön safta olmak üzere muharebe devam etti. Felemenkliler savaş düzenlerini koruyup, salvo üstüne salvo atışı yaparak İspanyolların kancalama çabalarını boşa çıkardı. İkindiüstüne gelindiğinde, İspanyollar Felemenklileri Fransa kıyısına sürebilir ve savaşı sırf sayı üstünlüğüne dayanarak kazanabilir görünüyordu, ama sancak gemisi ağır zarar gören Oquendo rüzgârı başa alıp gemiyi durdurdu. Gece inerken rüzgâr yön değiştirdi ve Felemenkliler İspanyolları darmadağın bir halde bırakıp uzaklaştı. Sir Henry Mainwaring'in emrindeki bir İngiliz filosu ertesi gün İspanyollara rastladı. Onları tehlikeli bir durumda bulmuştu, "daha ilk çatışmalarında Hollanda gemilerinin yalnızca on yedi Hollanda gemisi tarafından kurnazlıkla paralanmış ve mağlup edilmişlerdi."

Bundan sonra İspanyollar kuzeye doğru yol almaya çalıştı. 18 Eylül sabaha karşı uğradıkları cüretkâr bir gece saldırısı onları hızlanmaya sevk etti. Felemenklilerin top ateşiyle daha da





Cornelisz Verbeecq'in (y. 1590-1635) National Maritime Museum'daki Greenwich/İngiltere) bir tablosunda gemiden gemiye düello eden Felemenk ve İspanyol kalyonları. Felemenk tekneleri İspanyol hasımlarınınki denli azametli değil ve kıç galerileri kapalı, ama bunun dışında İspanyollarınkilere benziyor. Abrolhos Muharebesi'nin (1631) erken aşamaları herhalde burada resmedilen harekâtla benzerlik taşıyordu.

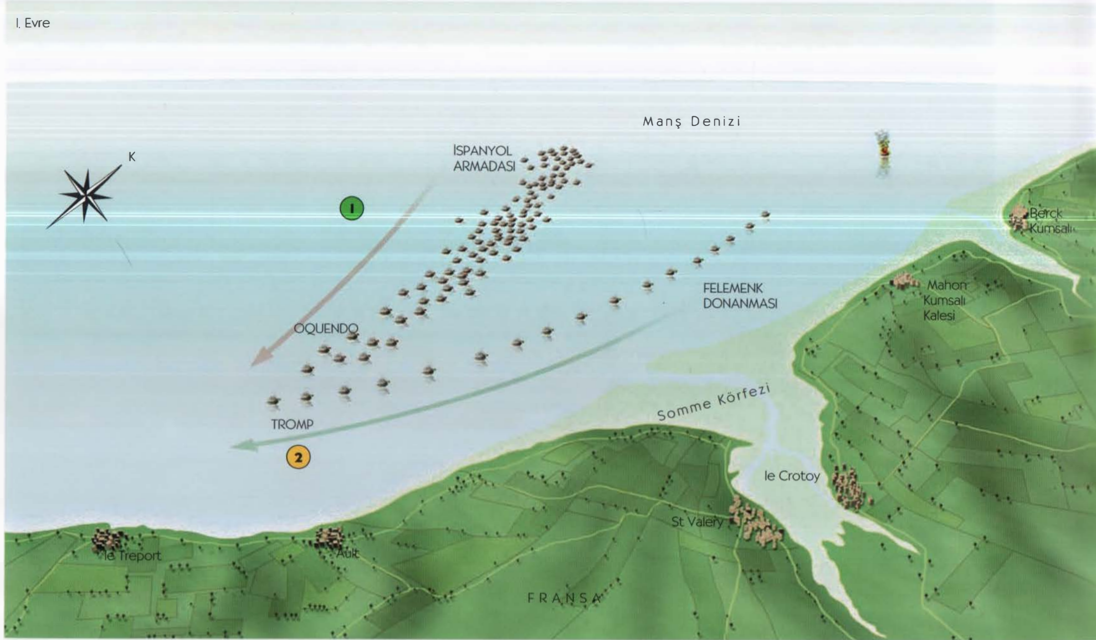
9 Yelkenleri rüzgârın estiği yöne çevirerek –ç.n.

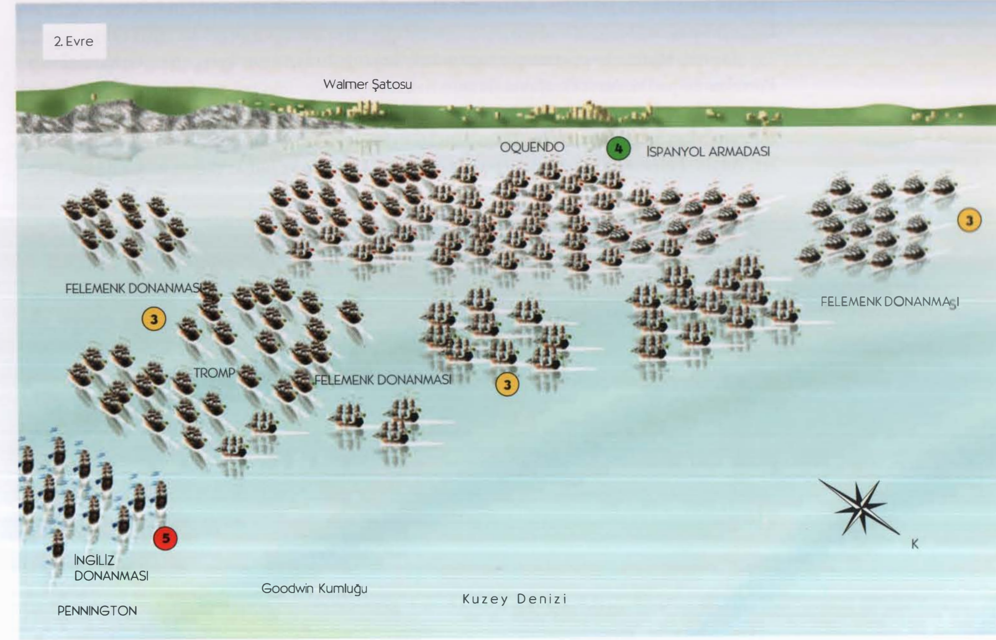
**Downs Muharebesi**
Downs Muharebesi diye anılan tayin edici karşılaşma aslında birkaç belirgin çarpışmadan meydana geliyordu. Bunların en önemli ikisi burada gösterildi. İlkinde, sayıca fena halde azınlıkta kalan Felemenkliler pruva hattı taktiği kullanarak İspanyolları başarıyla savuşturdu ve bu süreç içinde İspanyol savaş gemilerinin en güçlü olanlarını lime lime ettiler. Beş hafta sonra yapılan sonuncusunda, büyük takviye alan Felemenkliler sis perdesi arkasına sığınıp saldırarak İspanyol donanmasını ortadan kaldırdı.

yıprandıktan sonra Dunkirk'le aralarında Tromp olduğun için o öğleden sonra Downs'ta demirlediler. Barutu azalan Tromp savaş alanından uzaklaştı.

Bunu bir bekleme ve takviye dönemi takip etti. Her iki taraf da barut stoklarını tazeledi. İspanyollar barutu kısmen İngilizlerden fahiş fiyatlarla aldı. İkmal maddelerini ulaştırmakta son derece başarılıydılar ve sonunda askeri birliklerinin çoğuna bu malzemeleri ve külçe altının tamamını teslim ettiler, bunları Dunkirk'e götürmek için seri firkateynler kullandılar; Tromp ise sürekli olarak takviye aldı. İspanyolları koruma emri alan, ama Tromp'un artan gücünün iyice farkında olan Pennington gelişmeleri dikkatle gözlüyordu. 18 Ekim 1639'da Tromp'un elinde 103 savaş gemisi ile 16 ateş gemisi vardı ve en üst Felemenk otoritesi olan Genel Meclis'ten hava ve gelgit elverir elvermez İspanyolları yok etme emri almıştı.

Tromp 21 Ekim'in erken saatlerinde sis perdesi altında darbeyi indirdi, de With komutasındaki bir filoyu da eğer gerekirse Pennington'ı durdurması için gönderdi, ama buna gerek kalmadı. İspanyollar palamarlarını kesti. Birçoğu kurtulmak için İngiliz kıyısına doğru giderek orada battı. Tromp'un, Downs'ta kalan 53 İspanyol gemisine dair Genel Meclis'e verdiği rapordan alıntılarsak, "40 kadarı ya karaya oturdu, ya yandı ya da esir alındı, kalanları ise" bunu takip eden çarpışmada "taciz edildi ve dağıtıldı." Felemenkliler yalnızca Hoces'in sancak gemisiyle birbirine dolanınca onun kaderini paylaşan ve bir Felemenk ateş gemisi tarafından




16 Eylül 1639: Oquendo'nun sancak gemisi arkasında visamiral sancak gemisi ve 65 başka İspanyol teknesiyle birlikte Tromp'un sancak gemisine yöneldi.

(2) Tromp 17 gemiyle birlikte, gemiler arasında iki gemi boyu boşluk bırakarak filosunun pruva hattı düzenini korudu, Oquendo'nun bordalama girişimlerinden kaçındı ve onu pruva hattı düzeninde geçerken İspanyol gemilerine birkaç kez batarya ateşi açtı. Tromp ilk batarya atışında havaya uçan bir gemisini kaybetti.

(3) 21 Ekim muharebesi, bir dizi filoya bölünen Felemenkliler ile İspanyol ve İngiliz filoları arasında üçlü bir çarpışmaydı.

Artık 52 gemi kalan (bir bölümü askerler ile altın külçelerinden oluşan yüklerini teslim etmek üzere geceleyin Dunkirk'te sıvışmıştı) İspanyol teknelerinden bazıları çapa halatlarını keserek İngiliz kıyısının hemen önünde uygun yer tutmaya çalıştı.

Amiral Pennington'ın komutası altındaki İngilizler 25 gemiyle İspanyollar ile Felemenkliler arasına girmeyi denedi, ama bu çaba sonuçsuz kaldı.

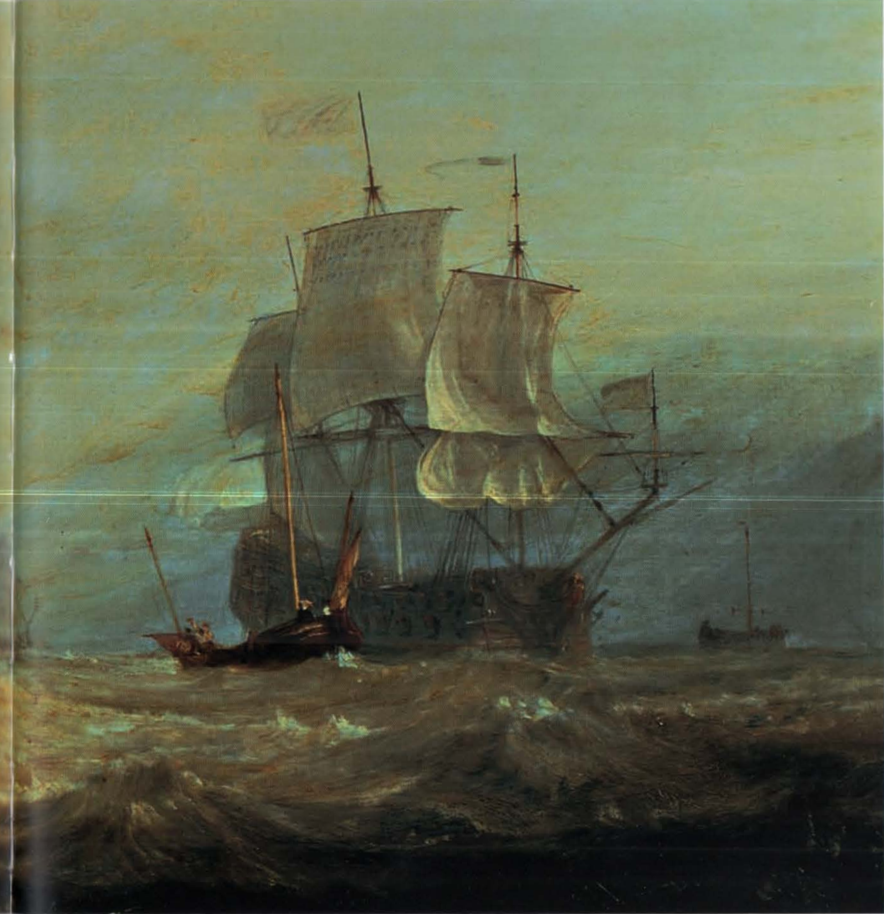


Döneme ait bir Felemenk baskısında Downs Muharebesi'nin son aşamaları. İşlerin bu denli derli toplu yürümesi ihtimal dışıdır, ama gemiler güzel çizilmiştir.

yakılan bir filika kaybettiler. Aralarında Oquendo'nun sancak gemisi de olmak üzere bir avuç İspanyol gemisi Dunkirk'e ulaştı.

Downs Muharebesi stratejik bakımdan, İspanyol idaresine karşı 1640'ta Katalanya ve Portekiz'de patlak verecek ayaklanmanın habercisi olduğu için belirleyici önemdeydi. Taktik bakımdan ise İspanyollar ile Felemenkliler arasında kapasite ve tasarım açısından muazzam bir eşitsizliği açığa vuruyordu. Tromp'un 16 Eylül'deki can alıcı çatışmada kullandığı taktikler, Anglo-Felemenk savaşları sırasında üstünlük kazanan ve buhar çağına kadar da böyle kalan pruva hattı taktiklerinin doğumu olarak müjdelenmişti. Aslında iş bu denli basit değildi. Tromp, pruva hattı taktiğine umutsuz şartlarda bir savunma çaresi olarak yönelmişti. *Coup de grâce* [son darbe] için, İngilizlerin 1588'de Gravelines açıklarında yapmış olduğu gibi ateş gemilerini ve göğüs göğüse çarpışma taktiklerini kullandı. Tromp'un kararları, kalyonun artan kapasitesini ve kalıcı sınırlamalarını yansıtıyordu.





Britanyalı sanatçı Joseph Mallord William Turner'ın (1775-1851) olaydan uzun süre sonra yaptığı bir tabloda Amiral Maarten Tromp'ın barçası Texel'e girerken. Hatırı sayılır bir sanatsal değere ve teknik doğruluğa sahip olan resim, Victoria çağı Britanya uyrukları arasında, Britanya deniz imparatorluğunun Felemenk ataları konusunda tarihsel bir farkındalık olduğunun altını çiziyor.



# SONUÇ

# KADIRGA VE KALYONUN SONU

HENDRİK CORNELİSZ VROOM'UN RESMİNDEN BİR AYRINTI. 25 Nisan 1607 tarihli Cebelitarık Muharebesi'nin can alıcı bir anı: Felemenk sancak gemisinin, patlayan bir cephanelikle havaya uçan İspanyol hasmına çarpması. Gemiler doğru tasvir edilmiş ve barutun etki gücü canlı biçimde gösterilmiştir. Cebelitarık, hiçbir sorunu çözüme kavuşturmasa da –İspanya ile Felemenk haftalar önce Hollanda'da bir ateşkes imzalamıştı– Felemenk savaş gemileri, denizcileri ve toplarının herhangi bir deniz gücününkilere denk olduğunu ikna edici bir şekilde sergiledi.

# KADIRGA VE KALYONUN SONU

Kadırga ve kalyon çağı bir gümbürtüyle başladı. Bu dönüm noktası, İngiliz donanmasının, 1513 Nisan'ında Brest Roads'ta Prégent de Bidoux'nun *basilisk* denen toplarla silahlandırılmış kadırgalarınca perişan edilmesiydi. Downs [savaşı] sonrasında uzun süren bir iniltiyle[1] bitti.

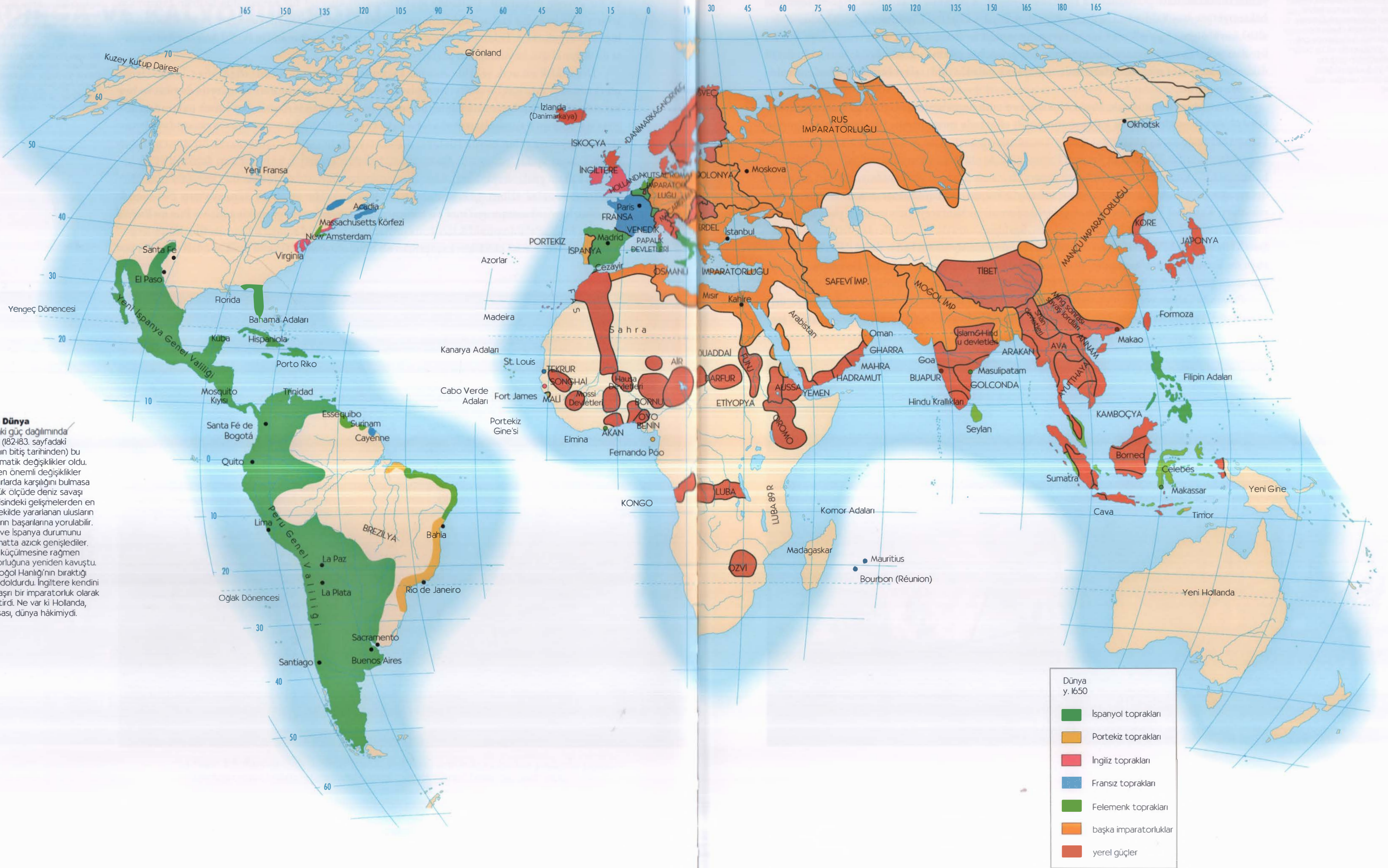
Downs, deniz savaşında 1598 İspanyol ambargosunu takiben denizaşırı Felemenk genişlemesiyle başlayan—kısmen stratejik, kısmen teknolojik, kısmen de taktik—bir geçiş döneminin sonunu işaretliyordu. Bunların en belirgini stratejik geçiştir: İspanyollarla Felemenk Protestanları arasındaki mücadele önemli güçlerin hesaplarında büyük yer tutsa da, hem gidişatı, hem sonuçları bakımından 1598'e kadar Hollanda'yla sınırlıydı. Felemenklilerin Amerika kıtası ve Doğu Hint Adaları'nda Habsburg mülkleriyle ticaretine verdikleri hasar bunu neredeyse bir gecede değiştirdi, Hollanda ayaklanmasını küresel bir savaşa dönüştürüp İspanya'yı stratejik ve mali bir kıskaca soktu. İspanyolların 1607 Cebelitarık yenilgisi Felemenk üstünlüğünü vurgularken, Felemenk için avantajlı şartlarla sonuçlanan On İki Yıl Ateşkes Antlaşması da değişikliğin büyüklüğünü gösteriyordu.

Değişiklik en açık şekilde Avrupa karasularında görülüyordu. 1643-1645 İsveç-Danimarka Savaşı'nda birçok şiddetli çarpışma vuku buldu, ama bunlar belirleyici değildi ve her birinde en fazla kırk gemilik filolar bulunuyordu; bu teknelerin bazıları taktik bakımdan değilse de tasarım bakımından muharebe hattı gemisiydi. Bu kısmi istisnayla esasında kalyonlardan meydana gelen büyük filolar arasında tayin edici son çatışma olarak bir dönemin sonuna Downs işaret ediyordu. Bu kısmen, bozulan stratejik konumunun İspanya'yı Avrupa'nın hâkim güçler topluluğundan çıkarmasından kaynaklanıyordu: Bu Oquendo'nun filosunun Downs'ta fiilen yok edilmesiyle, hukuken de 1648'de İspanya'nın Felemenk bağımsızlığını tanıması ve Otuz Yıl Savaşı'ndan çekilmesiyle gerçekleşmiş ve Pirene Barışı 1659'da Fransa'yla düşmanlıkları sona erdirdiğinde kesinleşmişti. Kısmen de, dünya hegemonyası için Felemenklilerle kapışabilecek olan ulusların, Downs'ı takip eden yıllarda is-



Pfalz Prensi V. Friedrich'i taşıyan bir İngiliz filosunun 1613'te Flushing'i ziyareti anısına yapılmış bir Cornelis Claesz van Wieringen tablosu. Bu bilgilendirici resim, savaş gemisi tasarımında çok önemli bir geçiş döneminin erken aşamalarını örnekliyor. Sağ ortada Royal Prince görülüyor, onu Kraliçe Elizabeth'in saltanatı sırasında ısmarlanan ve 1609'da yeniden inşa edilen Red Lion takip ediyor.

1 Yazar, T.S. Eliot'un Oyuk Adamlar (The Hollow Men) şiirindeki şu dizelere gönderme yapıyor: İşte böyle kopar kıyamet / Gümbürtüyle değil iniltiyle (Çeviri: Timur Aytimur)—ed.n.




**1650'de Dünya**
Dünyadaki güç dağılımında 1600'den (182-183. sayfadaki II. haritanın bitiş tarihinden) bu yana dramatik değişiklikler oldu. Bunlar -en önemli değişiklikler siyasi sınırlarda karşılığını bulmasa da- büyük ölçüde deniz savaşı teknolojisindeki gelişmelerden en verimli şekilde yararlanan ulusların ve halkların başarılarına yorulabilir. Osmanlı ve İspanya durumunu korudu, hatta azıcık genişlediler. Portekiz küçülmesine rağmen imparatorluğuna yeniden kavuştu. Rusya Moğol Hanlığı'nın bıraktığı boşluğu doldurdu. İngiltere kendini okyanusaşırı bir imparatorluk olarak kabul ettirdi. Ne var ki Hollanda, sözün kısası, dünya hâkimiydi.

Hendrik Vroom'un İspanyol savaş gemilerini Mağribi korsanlarıyla çarpışırken gösteren bir tablosu (National Maritime Museum). Böyle eylemler o dönemde çok daha sık görülüyordu ve bir bütün olarak dikkatimizin çoğunu üzerinde yoğunlaştırdığımız belli başlı deniz savaşları kadar önemliydi.

yanlarla etkisiz hale gelmesinden kaynaklanıyordu. Katalanya ve Portekiz 1640'ta İspanyol hâkimiyetine baş kaldırdı; İngiltere 1642'den İngiliz Uluslar Topluluğu'nun (Commonwealth) kurulduğu 1649'a kadar bir iç savaşa gömüldü ve Fransa 1648'de, Fronde diye anılan bir dizi vergi karşıtı isyanın birincisinde beş yıllık bir yıkıma uğradı. Söz konusu ulusların dikkatini karadaki meseleler üzerinde toplayarak denizle ilgili işleri bir kenara itmesi anlaşılır bir olguydu.

Bunun bir sonucu olarak, küçük ölçekteki ve uzak denizlerdeki olaylar hariç tutulursa Felemenkliler denizde rakipsiz kaldı ve inisiyatifi ellerinde tuttu. İngiliz Uluslar Topluluğu'nun Felemenklilerle savaş beklentisi içinde donanmasını inşa etmeye başlamasına kadar bu durum hüküm sürdü. İlke olarak Fransa, Felemenk'e denizde meydan okuyabilirdi –nitekim daha sonra XIV. Louis döneminde bunu yapacaktı– ama İspanya'yla karada yürüttüğü savaştan dolayı ağır mali baskı altındaydı. Sonuç itibariyle Fransa-İspanya Savaşı sırasındaki deniz harekâtları, Kardinal Richelieu'nün 1642'deki ölümünün bahriyeyi hamisinden yoksun bırakmasından önce bile nispeten küçük çaplıydı. Bundan sonra da Fransız deniz gücü önemini çabucak kaybetti ve XIV. Louis 1661'de hüküm sürmeye başlayıncaya kadar da böyle kaldı. 8 Ekim 1652'de Kentish Knock'ta yapılan Birinci Anglo-Felemenk Savaşı'na kadar Downs'ta karşılaşan savaş gemileri denli büyük yelkenli filoları bir çatışmaya katılmayacaktı.

Bu arada kalyon yerini muharebe hattı gemisine bırakıyordu. Bu tedrici bir geçişti ve önce yalnızca Avrupa karasularında gerçekleşti. Özellikle büyük İngiliz savaş gemileri 1630'lardan itibaren işlevsel olarak muharebe hattı gemisiydi, ama kaptanlarla amiraller borda bataryalarına bağımlılığın zorunlu kıldığı pruva hattı taktiklerini benimsemekte yavaş davrandı. Tercih edilen taktikler bordalama ve düşman gemisine çıkmaktı., Birinci Anglo-Felemenk Savaşı (1652-1654) yarılanıncaya kadar da pruva hattı taktiği sadece savunma için uygun sayılıyordu. Derken, 28 Şubat ila 2 Mart 1653 arasında Portland Muharebesi'nde, rüzgâr avantajına sahip Tromp'un emrindeki Felemenk filosunun ana bölümü tarafından tecrit edilen ve saldırıya uğrayan İngiliz filosunun artçı gemileri, pruva hattı meydana getirerek ve savaşı bir topçu düellosuna indirgeyerek badireyi atlatıyor, böylece Tromp'un on dört yıl önceki taktiklerini yansıtıyordu. Savaşın sonuna gelindiğinde önce İngilizler, ardından Felemenkliler pruva hattı düzenini şeklen benimsemişti. Bu yeni bir çağın, kadırga ve kalyonunkine benzemeyen bir çağın başlangıcına işaret ediyordu, çünkü doğrusal savaş düzeni içinde dövüşen muharebe hattı gemileri, kadırgalarla kalyonlardan farklı olarak, deniz imparatorluklarını devam ettirip koruduğu kadar, üsleri ele geçirebilir ve ticareti kesintiye uğratabilirdi.

Kalyonlar –bir düzine geminin karşılaşmasını içeren olaylar nadiren görülse de– Downs'tan uzun süre sonra da uzak denizlerde güç planlaması yapmaya yarayan önemli bir vasıta olmayı sürdürdü. Kalyon savaşları diye niteleyebileceğimiz savaşların en önemlileri, Felemenklilerle Portekizliler arasında Doğu Hint Adaları ve Brezilya uğruna yapılanlardı. Doğu Hint Adaları için yapılan savaşı Felemenkliler sekiz yıllık bir ablukadan sonra 1641'de kuşatmayla Malakka'yı alarak, 1640'ta Seylan'ın (Sri Lanka) büyük kısmını fethederek ve Porte-

"Boğaziçi'nde Gemiler" başlığını taşıyan bu van de Croos tablosu, 17. yüzyıl başı ile ortasına ait çeşitli tekneleri övgüye değer bir doğrulukla gösteriyor.





Girit Savaşı zamanında Rethimno'daki [Osm. Resmo] Venedik hisarının kuşbakışı bir görünümü. Böyle yerler, bizim ilgilendiğimiz dönem boyunca Akdeniz'deki deniz savaşlarının kritik düğüm noktalarıydı.

kiz'in doğu imparatorluğunu Goa, Timor ve Makao'ya hapsederek kazandı. Portekiz, Felemenklilerden kopya çekerek düşmanca eylemlerini, mali açıdan bağımsız bir kurumsal bir oluşumla, Doğu Hint Kumpanyası'nı kendine örnek alan Companhia Geral do Comércio do Brasil (Brezilya Ticaret Kumpanyası) ile yürüttü ve şaşırtıcı bir şekilde Brezilya'da hakim oldu. 1648'de kurulan Companhia 1649'un sonuna doğru Brezilya'ya, tütün ve şeker ticaretinden gelen kârlarla desteklenen bir filo yolladı. Batı Hint Kumpanyası da benzer şekilde karşılık verdi, ama mali imkânları yetersizdi: Ücret alamayan ve isyankâr davranan Felemenkli tayfalar gemilerde kalmayı reddetti. 1650'ye gelindiğinde Brezilya karasularını Companhia denetliyordu. Terk edilen ve tecrit olan son Felemenk plantasyonunun sahipleri de 1654'te teslim oldu.




Tuhaftır ki Akdeniz savaş kadırgasının yıldızının sönmesi kalyonunkinden daha tedrici oldu. Kalyon muharebe hattı gemisine dönüştürüldü, ama zaten tasarım sınırlarını zorluyordu ve büyümekten başka izleyebileceği yol yoktu. Harekâta çıkabildiği sularda taktik bakımdan baskın durumdaydı, ama insani ve mali kaynakları müthiş tüketiyordu. Stratejik güçlerinin doruğuna 1571'de İnebahtı'da çıkan kadırga filoları, bundan sonra birdenbire gözden düştü. Kadırgalar taktik yararlılıklarını korumakla birlikte giderek özelleştirilmiş roller üstlendiler ve sayıları da azaldı. İspanya 1599 gibi geç bir tarihte Federico Spinola'nın komutasındaki bir kadırga filosunu Akdeniz'den Flandra'ya gönderdi. Filo Manş Denizi'nde başarılı işler gördü, Felemenkliler de ona karşılık vermek için kadırgalar inşa etti, ama bunların sayısı hiçbir zaman sekizi geçmedi. İspanya'nın kadırga filosu 1603'te Felemenkliler tarafından yok edildi ve ye-

Abraham Storck'un (1635-1710) kalyonlar ile kadırgalar arasında -son günlerinde- geçen bir muharebenin tasviri. Burada, güçlü silahlara sahip bir kalyon iki kadırgayla çarpışıyor.

rine asla başka kadırga filosu gönderilmedi. St. Jean Şövalyeleri'nin kadırgaları 1640'lar boyunca Levant sularında serbestçe baskınlar düzenledi, bu hâlâ İnebahtı'nın bir sonucuydu; bu yağmalamalar da Osmanlılara 1654'te Venedik karşısında bir *casus belli* vermeye yaradı, zira Şövalyeler'in kadırgaları fırsat düştükçe Venedik limanlarına sığınıyordu.

Kadırgalarla mavnalar 1645'ten 1669'a kadar süren Venedik-Osmanlı savaşlarında ve 1694 ila 1698 arasında Mora'da (Peloponez) önemli bir rol oynadı, ama bunlar çoğunlukla Felemenklilerden satın alınan yelkenli savaş gemileriyle birlikte hareket ediyordu. Fransa XIV. Louis'nin savaşları sırasında, o dönemde kadırgaları herhalde esas olarak yüzer hapishane ve potansiyel olarak dik kafalı soyluların enerjilerini harcama yeri olarak hizmet etse de, Manş'ta küçük bir kadırga filosu bulundurdu. Hem İsveç, hem Rusya Büyük Kuzey Savaşı'nda (1700-1721) kadırga kullandılar, ama bu büyük ölçüde Baltık'ın kıyıya yakın adalarının coğrafyasından ve elleri altında kürekçi olarak zorla hizmete alınmış askerlerin bulunmasından kaynaklanıyordu.

Bu nihai çatışmalar bir bakıma batan güneşin son parıltılarıydı, çünkü 1650'ye gelindiğinde kadırga ve kalyon çağı fiilen sona ermişti. Bu göz kamaştırıcı zaman dilimi, politik ve ekonomik gücün küresel paylaşımında büyük değişiklikler doğurmuştu. Takip eden deniz savaşları döneminin -yani muharebe hattı gemisinin- önemi çoktan beri kabul edilmiş bulunuyor. Çünkü önce İngiltere'ye ve daha sonra Britanya'ya dünya hegemonyasını veren muharebe hattı gemileri oldu. Gel gelelim, muharebe hattı gemisini muharebe hattı gemisi yapanın barutlu ağır savaş gereçleri olduğu ve büyük topları yüzer bir platformda kullanılacak duruma getirmenin hatırı sayılır sorunlarının ilk önce Akdeniz savaş kadırgasının, daha sonra da kalyonunun tasarımcıları tarafından çözümlenmesi gerektiği hatırlanmaya değer konulardır.



# BİYOGRAFİLER

ALBA, FERNANDO ALVAREZ DE TOLEDO III. Alba Dükü (1507-82), İspanyol askeri önderi. İmparator V. Karl'ın gözde komutanı ve zamanının belki en iyi generali olan Alba, parlak bir lojistikçiydi ve muharebenin risklerini kavrıyordu. II. Felipe'nin Hollanda Genel Valisi (1567-1573) olarak gösterdiği acımasız Protestanlık karşıtlığıyla, Felemenk ayaklanmasını bir din savaşına dönüştürdü.

D'ALBUQERQUE, AFFONSO
Portekiz Deniz Kuvvetleri Komutanı ve Estado Da India Genel Valisi (1509-15).
Modern çağın ilk deniz stratejisti olan Albuquerque, Goa (1510), Malakka (1511) ve Hürmüz'ü (1515) ele geçirerek Portekiz'in Doğu imparatorluğuna son şeklini verdi.

ALİ PAŞA (MÜEZZİNZADE , ö. 7 EKİM 1571)
Osmanlı kaptan paşası. Piyale Paşa görevden uzaklaştırıldıktan sonra II. Selim tarafından kaptan paşalığa getirildi, İnebahtı'da Avusturyalı Don Juan tarafında mağlup edildi. Cesur ve yetenekliydi, ama talihi yaver gitmedi ya da II. Selim'in "her ne pahasına olursa olsun savaş" şeklindeki emri işleri karıştırdı.

ÁLVARO DE BAZÁN (1526-88)
1569'dan itibaren Santa Cruz Markisi, İspanya deniz kuvvetleri komutanı. Yaşlı Álvaro de Bazán'ın oğlu ve V. Karl'ın İspanya Kadırgaları Başkomutanı olarak, döneminin en tanınmış İspanyol amiraliydi. İnebahtı'da Hıristiyan yedek kuvvetlerine komuta etti, 1580'de II. Felipe'nin Portekiz'i istilasında deniz gücüne önderlik etti ve 1582'de Fransızları Punta Delgada'da yendi. 1588 Şubat'ında Armada'nın atanmış komutanı olarak öldü.

BARBAROS HAYREDDİN (1483-1546)
Müslüman gazilerin önderi ve 1533'ten itibaren Osmanlı kaptan paşası. Başlangıçta Hızır Reis olarak bilinen Barbaros (Kızıl Sakal) kadırga taktiklerinde ustaydı ve 1500'lerin başında İspanya'ya karşı çıkan deniz gazilerinin en başarılı olanıydı. Cezayir üstündeki hâkimiyetini pekiştirdikten sonra Sultan I. Süleyman'ın kaptanıderyası olarak görev almak üzere 1533'de İstanbul'a gitti.

BARBARIGO, AGOSTIN (Ö. 7 Ekim 1571)
Venedik deniz kuvvetleri komutanı. Barbarigo 1571'de Kutsal İttifak'ın sol kanadına komuta etti ve üstü olan *Capo da Mar* Sebastian Venier, Cenevizlilere antipatisi ve İspanyol tahriklerine keskin tepkisiyle Savaş Meclisi'nde *persona non grata* [istenmeyen kişi] haline geldiğinde onun yerine geçti. Barbarigo sol kanadı zafere götürdü ve muharebede öldü.

BAYEZİD II
Osmanlı Sultanı (hük. 1481-1512). Bayezid, II. Mehmed'in ölümünü takip eden taht kavgasında üvey biraderi Cem'i alt etti –ama onu yakalayıp idam etmeyi başaramadı– ve Cem Osmanlı devletinin düşmanlarına, Mısır Memlûkları, St. Jean Şövalyeleri ve sonunda Fransa Kralı VIII. Charles'a sığındı. Osmanlı yasalarına göre her iki şehzadenin taht üzerindeki hak iddiaları da aynı ölçüde geçerli olduğundan, Cem hayatta kaldığı ve taht kavgasını yeniden başlatmayı becerdiği sürece Bayezid Batı'da kudretsizdi. Cem'in 1499'daki ölümünden sonra ise kararlı bir şekilde Venedik'e yürüdü.

CHENG HO
Çin amirali (komutanlığı1405-1435). Ming sarayında muhtemelen Orta Asya kökenli bir hadım olan Cheng Ho, 1405 ila 1435 arasında Hint Okyanusu'na bir dizi büyük çaplı sefer düzenledi, imparator efendisinin hâkimiyet ve nüfuzunu genişletti. Mandarin bilgin-bürokratları saray hadımları üzerinde üstünlük kurunca seferler durdu.

COLONNA, MARC ANTONIO (1535-1584)
Papalık deniz kuvvetleri başkomutanı. Görmüş geçirmiş bir savaşçı-diplomat olan Colonna 1571'de Avusturyalı Don Juan ile aksi Venedikliler arasında, Kutsal İttifak donanmasını fiili bir savaş gücü halinde birleştirmenin zor sürecinde etkili bir arabulucu olarak hizmet etti. Fenerli kadırgasıyla İnebahtı'da Don Juan'ın yanında savaştı.

DON JUAN, AVUSTURYALI (1547-1578)
İspanyol askeri komutanı ve Kutsal İttifak donanması başkomutanı (1571-1573).
İmparator V. Karl'ın evlilik dışı oğlu ve II. Felipe'nin üvey biraderi olan Don Juan, babası tarafından önderlik etmesi için yetiştirildi. Gençlik ve toyluğu bir yana, gayrimeşru doğumunun yarattığı dezavantaja rağmen yetenekli bir diplomat ve ilham verici bir önder olduğunu kanıtlayarak Türkleri İnebahtı'da alt etti. Kutsal İttifak'ın dağılmasından sonra Felipe'nin başkomutanı olarak Flandra'ya atandı ve orada öldü.

DORIA, ANDREA (1466-1560)
Cenevizli önder ve deniz kuvvetleri komutanı. Köklü ve varlıklı bir Venedik ailesinin reisi olan Doria, kadırga savaşının en kurnaz ve becerikli uygulayıcılarından biriydi. En önemli politik eylemi, 1528'de Cenova'yı Fransa'ya sadık bir ülke olmaktan çıkarıp İspanya'ya bağlamasıydı. 1538'de Preveze'de Barbaros Hayreddin tarafından alt edilse de, kentini ve imparator efendisini etkili bir şekilde temsil etti.

DORIA, GIAN ANDREA (1539-1606)
Cenevizli önder ve deniz kuvvetleri komutanı. Andrea Doria'nın büyük yeğeni ve vârisi olan Gian Andrea, atasının görevini Akdeniz'de II. Felipe'nin Deniz Kuvvetleri Komutanı olarak miras aldı. 1560'ta Cerbe'de Piyale Paşa tarafından yenilgiye uğratıldı. İnebahtı'da, günümüzde hâlâ tartışılan sonuçlarla Hıristiyanların sağ kanadına komuta etti.

DORIA, PIERO (öl. 6 Ocak 1380)
Ceneviz deniz kuvvetleri başkomutanı. Doria görevini, önceli Luciano Doria 6 Mayıs 1379'da Pola Muharebesi'nde öldürüldüğünde devraldı. Chioggia'nın zaptında komutanlık etti ve Venediklilerin müzakere için yalvarmalarına kulak asmamasıyla ün kazandı. Kuşatma sırasında bir Venedik güllesinin yıktığı bir sur parçasının altında kalarak öldü.

DRAKE, SİR FRANCIS (y. 1540-1595)
İngiliz korsanı ve deniz kuvvetlerinde komutan. Kraliçe Elizabeth'in gözdelerinden biri, ayrıca çağının en ehil denizci ve deniz taktikçilerinden olan Drake, kalben bir girişimci ve yağmacıydı. Gemiyle yerkürenin çevresini dolaştıktan sonra 1581'de şövalye ilan edildi, 1588'de visamiral olarak atandı ve Armada harekâtı sırasında Effingham'li Howard'ın komutan yardımcısı sıfatıyla hizmet etti. Güçlü önsezisiyle yakın menzilli top ateşinin etkilerini takdir etmesi sayesinde, Armada'nın yenilgisinde muhtemelen kritik bir rol oynadı.

EDWARD III
İngiltere kralı (hük. 1327-1377)
En çok Yüz Yıl Savaşı'nda Fransızlar karşısındaki kara zaferleriyle tanınan Edward, döneminin denizde şahsen komutanlık eden birkaç Avrupalı hükümdarından biriydi. 1340'ta Sluys Muharebesi'nde kazandığı galibiyetle İngiltere'yi Fransa'nın istila tehdidinden korudu.

ELIZABETH I
İngiltere kraliçesi (hük. 1558-1603)
VIII. Henry'nin, ikinci karısı Anna Boleyn'den olan kızı Elizabeth'in tahta çıkması ihtimal dışıydı. Ne var ki bir kez tahta çıkınca becerikli ve zeki olduğunu gösterdi. Denizciliğe eğilimli uyruklarının bu yatkınlığını onların —ve kendisinin— zenginleşmesi için silahlı şiddete başvururken akıllıca kullanması, İngiltere'nin dünya hâkimiyetini ele geçirmesinin temellerini attı.

FARNESE, ALEXANDER
Parma Dükü (1545-1592), İspanyol askeri komutanı. II. Felipe'nin en iyi generali olan Parma, Felemenk Protestanlarına karşı son derece başarılı oldu, ama zafer elinin altında gibi görünürken, Felipe'nin başka yerde müdahalede bulunması yönündeki emirleri yüzünden tekrar tekrar engellendi. Felipe Parma'nın tavsiyesine uymuş olsaydı Hollanda'da pekâlâ üstün gelebilirdi.

GAMA, VASCO DA (ö. 1542)
Portekiz deniz kuvvetleri komutanı. Soylu bir Portekizli ailenin oğlu olan Da Gama, Hindistan'a deniz yoluyla ulaşan ve geriye baharat dolu dönen ilk Avrupa seferine komuta etti. Döndüğünde 1503'te Portekiz'in Malabar Kıyısı'ndaki Kozhikode bölgesi (Kalikut) Saamoothiri'si kuvvetleri karşısında Portekiz'i zafere taşıdı.

GARCIA DE TOLEDO
Villafranca Markisi (1514-1578), İspanyol deniz kuvvetleri komutanı. Usta bir stratejist olan Don Garcia, II. Felipe'nin Akdeniz'deki Deniz Kuvvetleri Başkomutanı ve Sicilya Genel Valisi olarak 1565'te Malta'da kazanılan zaferin mimarıydı. Emekli oluncaya kadar yaşadı ve II. Felipe'nin isteği üzerine, Avusturyalı Don Juan 1571'de Kutsal İttifak Donanması Başkomutanı olarak atandığında ona danışmanlık yaptı.

HENRY VIII
İngiltere Kralı (hük. 1509-1547). Henry, İngiltere Kilisesi'ni reformdan geçirmenin ve altı kez evlenmenin yanı sıra Kraliyet Bahriyesi'ni güçlendirdi —ve uzun vadede daha önemlisi— İngiltere'de top dökümünün gelişmesini destekledi.

HEYN, PIET PIETERSZOON (1577-1629)
Felemenk amirali. Piet Heyn, ülkesine dönmekte olana İspanyol hazine donanmasının tamamını 1628'de Küba'daki Matanzas Körfezi'nde ele geçiren Felemenk Batı Hint Kumpanyası donanmasına komuta etti. Bu üstün başarı bir daha hiç tekrarlanmadı, ama hasılatıyla neredeyse otuz yıl boyunca Portekiz Brezilya'sına yapılan hücumlar finanse edildi.

HOWARD, EFFINGHAMLI, LORD CHARLES
1586'dan itibaren İngiltere büyükamirali. 1513'te Brest Roads'da Fransızlarca öldürülen Büyükamiral Howard'ın soyundan gelen Howard, yenilikçi bir denizci, idareci ve yetenekli bir önderdi. Kraliyet Bahriyesi'ni reformdan geçirmesi ve hız kadırgalarının geliştirilmesini desteklemesi, 1588'de Armada karşısında kazanılan zaferde başlıca rol oynadı.

KARL V
Kutsal Roma (-Cermen) imparatoru ve İspanya kralı I. Carlos (Hük. 1516-1556) 1516'da Aragonlu Ferdinand ile Kastilyalı Isabella'nın çifte krallığını miras aldı ve 1519'da V. Karl adıyla Kutsal Roma İmparatoru seçildi. Meksika ile Peru'nun da katılımıyla imparatorlu-

ğu yeryüzünün en büyük ve bunu takiben her iki ülkede, özellikle Peru'da zengin gümüş yataklarının keşfedilmesiyle en zengin devleti oldu. Stratejik tasarıları Valois Fransa'sı ve kötü şansı yüzünden engellenince 1556'da bir manastıra kapandı.

KILIÇ ALİ PAŞA
Türk deniz kuvvetleri komutanı ve kaptan paşası (1572-1587). Köken olarak Kuzey Afrika gazilerinden gelen Kılıç (Uluç) Ali, döneminin herhalde en usta kadırga komutanıydı. İnebahtı'da Türklerin sol kanadına komuta etti ve yenilgiden neredeyse bir zafer çıkardı. Ertesi yıl büyük, ama birçok bakımdan eksiği olan bir kadırga donanmasının başında Hıristiyanları etkili bir şekilde kımıldanamaz hale getirdi ve 1574'te Tunus'u İspanyollardan geri almaya gitti.

MEDINA SIDONIA, ALONSO PEREZ DE GUZMAN
7. Medina Sidonia dükü (1549-1615), Yenilmez Armada'nın komutanı. Karada başarılı bir komutan—Drake'in 1587'de Cádiz saldırısında karşı saldırı düzenledi ve yönetti— ve ehil bir idareciydi; son derece saygın bir soydan gelmesi, II. Felipe'nin 1588'de onu Armada'nın komutanlığına seçmesine yol açtı.

MEHMED II, (FATİH)
Osmanlı sultanı (h. 1444-1446, 1450-1481). Acımasız ve parlak bir zekâya –İtalyanca ve Macarca dahil yedi dil konuştuğu söylenir– sahip olan II. Mehmed, ağır kuşatma toplarının stratejik potansiyelini tam anlamıyla kavrayan ilk hükümdarlardan biriydi. Yayılmacı dış politikasını desteklemek için gerekli vergilendirmenin ağırlığı, 1481'deki ölümünü takiben gürültülü bir taht kavgasının çıkmasında pay sahibiydi.

OQUENDO, DON ANTONIO DE (1577-1640)
İspanyol amirali. Çok saygın bir soydan gelen bir büyük şahsiyet olarak Oquendo'nun ünü, 1631'de Abrolhos'da Felemenklilere karşı kazandığı zaferle parladı. Oquendo tanınmış bir biniciydi ve şövalye ideallerine tutkundu, bu nitelikleri 1639'da Downs'daki yenilgisine doğrudan katkıda bulundu.

PİYALE PAŞA
Osmanlı kaptan paşası (hizmet dönemi 1555-1571). Usta bir bahriye komutanı olan Piyale'nin 1560'ta Cerbe'de Gian Andrea Doria'nın emrindeki Habsburg filosunu ezici bir şekilde mağlup etmesi, erken modern çağın en parlak kadırga donanması zaferiydi. Piyale Paşa, 1571'de bir Venedik kurtarma seferinin Magosa'ya ulaşmasına engel olamadığı için II. Selim tarafından azledildi.

PISANI, VETTOR
Venedik *Capo di Mare*'si (1377-1382). Popüler bir kahraman olan Pisani, "Kibirli olsan da alçakgönüllü isimsiz biri ol" şeklindeki Venedik patrisyen idealinin nadir bir istisnasıydı. Pola'daki (6 Mayıs 1379) yenilgiyi telafi ederek Venedik'i Chioggia Kuşatması'nda (22 Aralık 1379-19 Haziran 1380) zafere götürdü.

SEBASTİÃO I
Portekiz kralı (ö. 3 AĞUSTOS 1578). Portekiz'in Haçlı seferine çıkan Avis krallarının sonuncusu olan Sebastião, Fas'taki el Kasr el-Kibir'de ordusunu mahva sürükledi, böylelikle Portekiz tahtına 1580'de II. Felipe'nin çıkmasının ve İspanya'nın Portekiz İmparatorluğu'nu yutmasının yolunu açtı.

SELİM II
Osmanlı sultanı (hük. 1566-1575). Tahta annesinin, I. Süleyman'ın gözde eşi Hürrem'in çabaları sayesinde oturan Selim, devlet işlerini sadrazamı Sokollu Mehmed Paşa vasıtasıyla sürdürdü. (Hürrem'in, Selim'in üvey kardeşi Mustafa'yı öldürttüğü söylenir.) Sarhoş lakabı, Kıbrıs şaraplarına düşkünlüğünün yerinde bir yorumu olmaktan ziyade politikalarına muhalefet edenlerin yaydığı bir iftiraydı.

SÜLEYMAN I, (MUHTEŞEM)
Osmanlı sultanı (hük. 1520-1566). Süleyman 1529'da ordusunu Viyana kapılarına kadar götürerek Osmanlının Batı'ya doğru genişlemesinin sınırlarını gösteriyordu. Uzun saltanatının sonuna gelindiğinde, günlük idari işleri etkili bir şekilde sadrazamlarına emanet etmişti. (Saltanatı boyunca yalnızca dokuz sadrazama ihtiyaç duymuştu.) Sonuncusu olan Sokollu Mehmed Paşa, 1565'ten 1579'a, Süleyman'ın torunu III. Murad'ın hükümdarlığının başlarına kadar bu görevde kalmıştır.

TOYOTOMİ HİDEYOŞİ
Japon hükümdarı (hük. 1583-1598). Önceli Oda Nobunaga (ö. 1582) tarafından birleştirilen Japonya'yı miras alan Hideyoşi, sınırsız enerjisi ve tutkuları olan bir Rönesans prensiydi. Orduları, zamanının en büyük ve –Kore bahriyesi müdahale edene kadar– ikmali en iyi yapılan ordularıydı.

TROMP, MAARTEN HARPERTSZOON (1598-1653)
Felemenk amirali. Usta bir denizci ve taktikçi olan Tromp, zamanının en büyük Felemenk bahriye komutanı olarak saygınlık kazanmadan önce Piet Heyn'in sancak gemisi kaptanı olarak hizmet etti. Açık sözlü ve pratik olan Tromp, acımasız derecede gerçekçi bir taktikçiydi. 16 Eylül 1639'da Fransa kıyısı açıklarında kullandığı pruva hattı taktiğiyle, muharebe hattı gemisinin nihai taktiklerini doğru bir şekilde kestirdi.

VASA, GUSTAV I
İsveç Kralı (hük. 1523-1560). Danimarka idaresini yıkma sürecinde İsveç aristokrasisine önderlik eden ve Vasa hanedanının kurucusu olan Gustav, aynı zamanda İsveç deniz gücüne babalık etti. Onun kudretli, topla silahlandırılmış bir devlet bahriyesi inşa etme politikası, daha sonra İngiltere, Hollanda ve Fransa'daki gelişmelerin habercisiydi.

VENIER, SEBASTIAN
Venedik *Capitano Generale da Mar*'ı (1570-1571). Yetmişlerinde huysuz bir patrisyen olan Venier 1571'de Kutsal İttifak donanmasının Venedik kontenjanına komuta etti. Venedik'in önceliklerinin sadık bir savunucusu olan Venier'in Gian Andrea Doria ve Cenevizlilere duyduğu güvensizlik, Avusturyalı Don Juan için büyük sorunlar yarattı. Venier İnebahtı çarpışmalarında sivrildi.

Yİ SUN-SİN
Kore amirali (ö. 1598). Parlak bir deniz taktikçisi olan Yi, güneybatı Kore'deki lojistik üssünü Japon istilasına karşı perdelemek için gerilla kuvvetleri kullanan sağlam bir stratejistti. 1592'deki dikkat çekici zaferlerinden sonra yetersiz saray gözdelerine göz yumma konusunda gösterdiği isteksizlik nedeniyle azledildi, 1597'deki korkunç mağlubiyetten sonra yeniden görevlendirildi. Nelson gibi o da zafer anında öldü.

# EK OKUMA VE KAYNAKLARI

Ortaçağın ileri dönemi ile deniz gücü çağının başlangıcı arasını kapsayan deniz savaşı literatürü, eğer kendimizi genel okur kitlesinin şu ya da bu ölçüde ulaşabildiği İngilizcedeki eserlerle sınırlandırırsak büyük boşluklar içermekle birlikte zengin ve çeşitliydi. Christopher Allmand'ın, *The Hundred Years War: England and France at War, c. 1300-c. 1450* (1998) adlı eseri deniz harekâtlarını işinin ehli bir şekilde ele alıyor, ama iyi bir kütüphaneye ulaşabilen meraklılar çağdaş izlenimler için, birçok edisyonu olan *The Chronicles of Jean Froissart*'a başvurmak isteyecektir. Ming dönemi Çin'inin 1421-1435 arası okyanusaşırı keşif atılımları ve hadım amiral Cheng Ho'nun kayda değer seyahatleri için Joseph Needham ve başkalarının kaleme aldığı *Science and Civilisation in China, c. 4, Physics and Physical Technology*, III. Kısım: *Civil Engineering and Nautics* (1971) büyüleyici bir tasvir sunuyor. Bununla birlikte Needham ve meslektaşları teknolojik bakımdan toy olan kaynaklarını olduğu gibi kabullenerek, ünlü hazine donanmaları gemilerinin boyutlarını fena halde abarttılar.

Ralph Payne-Gallwey'in 1903'te yayımlanan ve sık sık yeniden basılan eseri Crossbow, Türk-Moğol kökenli bileşik yay üstüne bir ek içerir ve arbalet oku ya da standart ok atan bireysel silahlar için temel bir kaynaktır. 1400'lerin sonundan bu yana esasları değişmeden kalan tunç top dökümüne ilişkin nihai eser, Carel de Beers'in (ed.) *The Art of Gunfounding: The Casting of Bronze Cannon in the late18th Century* (1991) adlı kitabıdır.

Frederic C. Lane'in eseri *Venice, A Maritime Republic* (1973) konuya ilişkin en iyi tek kitaptır; bununla birlikte okurun Chioggia Savaşı'nı anlatan bir eser için, Daniele di Chinazzo'nun döneme ait, ama şans eseri modern bir baskısı (Venedik 1958) olan *Cronica de la Guerra da Veniciani a Zenovesi*'ne başvurması gerekecektir. Bu kitapta ilgilendiğimiz dönemlerin tamamını ya da çoğunu kapsayan, herkesin kendi alanına ilişkin olan üç mükemmel eser şunlardır: John H. Pryor, Geography, *Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean* 649-1571 (1988, 2. bas. 1992, [*Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.]); Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain, 660-1649* (1997); Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (2000). Pryor, kitabın başlığındaki vaadini parlak bir şekilde yerine getiriyor ve coğrafya ile hava konularında özellikle güçlüdür. Rodger'in eseri genel incelemelerde alışılagelmiş İngiliz merkezli eğilimden kaçınıyor ve savaş gemisi tasarımının evrimini yeterli bir şekilde işliyor. Glete –daha önceleri, ben de dahil deniz tarihçileri için *terra incognito* [bilinmeyen topraklar] olan– Baltık'ı da toplu resme dahil ederek bir ilki gerçekleştiriyor. Portekiz'in yükseliş ve çöküşü ile Hollanda Ayaklanması'nı incelediği bölümler özellikle değerlidir.

Conway Maritime Press'in yayımladığı *History of* Ships dizisinin, editörlüğünü Robert Gardiner'in üstlendiği iki cildinde ele alınan konuların teknik ve operasyonel veçheleri dikkat çekici bir derinliktedir ve sık sık rastlandığı gibi bulguların eksik ya da yoruma açık olduğu yerlerde yeterli nitelikte işleniyor. John Morrison'ın editörü olduğu *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times* (1995), uzmanlarca kaleme alınmış bir dizi etkileyici bölüm içeriyor. Bunlardan yalnızca birkaçını anacak olursak: Savaş kadırgası tasarımının evrimi, MS 500-1300 (John Pryor); antik kadırgaların tasarımı (John Coates); kürekli sevk gücünün mekaniği (Mauro Bondioli, René Bartlet ve André Zysberg); kadırga savaşının lojistiği (John Dotson). Editörlüğünü Richard W. Unger'in yaptığı *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000-1650*, yük taşıyıcı olarak koke (Detlev Ellmers); savaş gemisi olarak koke (Timothy J. Runyan); karaka ve tam armalı geminin evrimi (Ian Friel); karavela ve kalyon (Martin Elbl ve Carla Rahn Philips) ve bu kitabın yazarından toplar ile topçuluk. William Ledyard Rodgers'ın ilk kez 1940'ta yayımlanan ve 1967'de yeniden basılan *Naval Warfare Under Oars, 4th to 16th Centuries: A Study of Strategy, Tactics and Ship Design* başlıklı eseri, arbaletten baruta geçişi birbirine bağlıyor ve teknik açıklamalara getirdiği berraklıkla dikkati çekiyor.

Charles W. C. Oman'ın 1937'de yayımlanan ve bir süre önce yeni basımı yapılan kitabı *A History of the Art of War in the Sixteenth Century*, sosyoekonomik etkenleri işleyiş tarzı eskimiş olsa da Avrupa kara savaşları konusunda temel bir eserdir. Oman, Hıristiyanlığa yönelik Osmanlı saldırısı önemli bir istisna olmak kaydıyla denizle ilgili konulara yalnızca geçerken değiniyor. Preveze, Cebre ve İnebahtı gibi büyük kadırga cenkleri ile Rodos ve Malta kuşatmalara ilişkin tasvirleri, sonraki araştırmalarla ayrıntılarda ara sıra aşılmış olmakla birlikte analitik duruluk örnekleridir. Gregory Hanlon'ın *The Twilight of a Military Tradition: Italian Aristocrats and European Conflicts, 1560-1800* adlı eseri, Akdeniz'in denetimi için verilen Habsburg-Osmanlı mücadelesinin ve 1645-1669 Girit Savaşı'nın birinci sınıf tasvirlerini içeriyor. Benim yazdığım *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* (1974), elinizdeki kitapta ele alınan birçok konu ve olayı daha ayrıntılı işliyor. Eleştirmenlerin ortaya çıkardığı yanlışlar ve ilave araştırmalar sonucu –Papalık Deniz Kuvvetleri Başkomutanı'nın Preveze'deki rolü, İnebahtı'daki Müslüman muharebe düzeni ve bir Türk-Moğol (ya da İngiliz) okçusunun uzun süreli atış hızı– önceki sayfalarda düzcltildi.

Erken modern çağın hiçbir deniz harekâtı, 1588'deki Yenilmez Armada'dan daha fazla yayın üretmedi. Bunların en iyisi Colin Mertin ile Geoffrey Parker'ın *The Spanish Armada* (1988) başlıklı kitabıdır; gözden geçirilmiş ikinci baskısı (1999) önemli yeni kavrayışlar içeriyor. Aksine, Toyotomi Hideyoşi'nin Kore'yi istilası üzerine İngilizce'de kolayca erişilebilir neredeyse hiçbir kaynak yok. Mary Elizabeth Berry'nin *Hideyoshi* (1982) adlı eseri bize yararlı bir stratejik genel bakış sunuyor; Stephen Turnbull, *Samurai Warriors*'da (1987) Japon silahlarının gelişmesini ve savaş yöntemlerini açıklıyor. Jonathan J. Israel'in *The Dutch Republik and the Hispanic World, 1606-1661* (1982) başlıklı kitabı Seksen Yıl Savaşı'nın geç evrelerinin sağlam bir tasvirini aktarıyor, ama 1639 Seferi ve Downs Muharebesi için çevirmen/editör Charles R. Boxer'ın 1930'da yayımlanan ve kolay kolay bulunmayan *The Journal of Maarten Harpertszoon Tromp, Anno 1639* adlı eserin izini sürmek gerekiyor.

Nihayet, Robert W. Cowley ve Geoffrey Parker tarafından yayına hazırlanan The Readers Companion to *Military History*, önceki sayfalarda değinilen birçok olay, kavram ve kişiyi daha derinlemesine ve ayrıntılı olarak ele alan yazılardan oluşan bereketli bir eserdir.

# RESİM KAYNAKLARI

Bu kitapta röprodüksiyonu yapılan imgelerin telif hakkı sahipleriyle temas kurmak için her türlü çaba gösterildi. Yayıncılar herhangi bir yanlışa ya da atlanan bir kaynağa dikkatlerinin çekilmesinden memnuniyet duyacaklardır.

Sonia Halliday fotoğrafları s. 6, 20, 36, 139 145; British Library s. 18, 21, 26 (üst), 65, 96, 121; Bridgeman Art Library: s. 25, 32, Bibliotheque Nationale, Paris; s. 18, British Library; s. 34, 40 Museo de America, Madrid; s. 42, 55 Palazzo Ducale, Venedik; s. 46 Muzeo Nazionale di San Martino, Napoli; s. 58 Library of Congress Washington, DC; s. 64, 80-1, 186-87 özel koleksiyon; s. 119, 132 Museo Storico Navale, Venedik; s. 134-36 Musée du Vieux Port, Marsilya; s. 196 Musée Guimet, Paris; s. 205 The Stapleton Collection; s. 208-09 Johhny van Haeften, Londra; s. 216-17 Trustees of Sir John Soane's Museum, Londra; s. 220-21 Frans Hals Museum, Haarlem/Index; AKG s. 94, 97, 140, 150, 154-55, 168, 186-87; Ancient Art & Arcitecture Collection s. 118 (üst); National Maritime Museum, Greenwich s. 27 (alt), 76, 99, 175, 190-91, 210, 212, 213, 215, 224, 225; Art Archive s. 52, 61, 92, 100-1, 102-3, 106, 128, 137, 147, 174, 179 (185, 192-3, 206, 211; Author's Collection s. 67, 75, 72, 77; Mary Evans Picture Library s. 118, 120, 190 Museo Storico Navale, Venedik s. 125, 138, 146, 161; Portsmouth City Museums s. 126-7; Museo Correr, Venedik s. 161; Corbis/Bettmann s. 172, 184 Historical Picture Archive, 206 Asian Art & Archeology, Inc. 201 Kevin R. Morris; Rijksmuseum, Amsterdam s. 218. 226 sayfadaki Rethimno haritasının reprodüksiyonu Olfert Dapper'in *Zeekarte van de Archipel en Archipelesche Eylanden* (Amsterdam 1688, Hollandaca edisyonu) adlı kitabından alındı.

Başlık sayfası ile sayfa 29, 37, 104, 105, 111, 121, 122, 171, 173 ve 201 çizimler Arcadia Editions Ltd.: Peter Smith ve Malcolm Swanston'dan alındı.

Sayfa 68, 69, 71, 72, 73, 74 ve 75 çizimler yazarın elindeki orijinallerden Peter Harper tarafından üretildi.



# DİZİN

Barutlu silahların 14. yüzyıl ortalarıyla 17. yüzyıl ortaları arasında denizde kullanılabilir duruma getirilmesiyle tüm dünyada güçler dengesi köklü bir değişikliğe uğradı. Denizde savaş, parça parça, sürüncemeli ve genellikle bir sonuca bağlanamayan yerel çatışmalar olmaktan uzaklaşarak, muazzam riskli ve sonuçları çoğu zaman pamuk ipliğine bağlı boğuşmalara dönüştü. Bu değişimin başlıca aktörleri savaş kadırgası ve kalyondu.



Bu kitap, Avrupa'nın dünya hâkimiyeti kurmasının erken aşamaları sırasında deniz savaşının nasıl geliştiğini ele alıyor. Söz konusu dönem Asya ve Amerika'da Avrupa imparatorluklarının kurulmasına, Osmanlının Batı Akdeniz'e hâkim olma çabalarının boşa çıkmasına ve Japonya'nın denizaşırı yayılma girişimlerinin püskürtülmesine tanıklık edecekti.

John F. Guilmartin Jr. insanın adale gücünden, rüzgârın şiddetinden ve barutun enerjisinden yararlanarak etkili savaş gemileri yaratma sürecini göz alıcı bir şekilde tasvir ediyor. Yazar, deniz savaşının coğrafi ve teknolojik gerçekliklerini araştırarak başlıyor kitabına. Savaş ve ticaretin değişen kalıpları içindeki taktik ve teknik gelişmelere bakıyor, bunların kültürel, toplumsal ve ekonomik bağlamına özel olarak dikkat ediyor. İnsan boyutu üzerinde de duruyor, olayları şekillendirmede farklı tutum, inanç ve hırsların nasıl can alıcı bir rol oynadığını gösteriyor. Küresel güçlerdeki temel gelişmeleri, stratejik önemi büyük sefer ve muharebeler vasıtasıyla sürükleyici hikâyeler biçiminde örnekliyor. Guilmartin kitabını, 17. yüzyılın savaş filolarını mümkün kılan teknolojik, idari, siyasi ve mali etkenlerine göz atarak tamamlıyor. Asker kökenli John F. Guilmartin Jr. US Air Force Academy tarih fakültesinde çalıştı. Halen Ohio State University'de askeri tarih ve denizcilik tarihi öğretiyor. Kitapları arasında *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* ve *A Very Short War: The Mayaguez and the Battle of Koh Tang* sayılabilir.

ISBN 978-605-105-048-5

